This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

Unsere Kriegs-Marine.

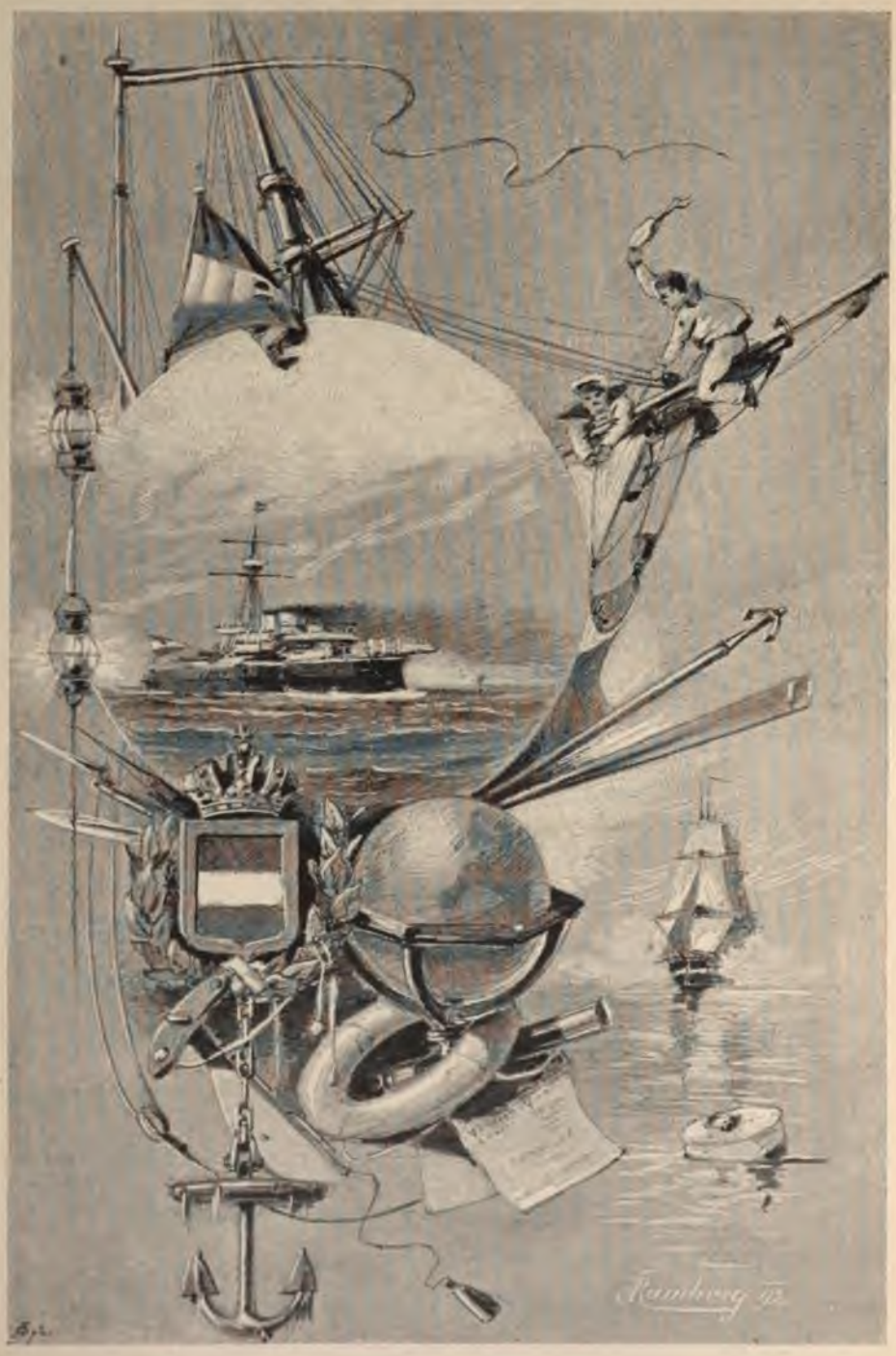
Von

Alfred Freih. v. Kondelka.

Solomon R. Baker
Book Fund

Made possible
by a gift
to the
Stanford
University
Libraries

UNSERE KRIEGS-MARINE.



- 11g 05

UNSERE

KRIEGS-MARINE.

VERFASST VON

ALFRED FRH. V. KOUDELKA

K. U. K. LINIENSCHIFFS-LIEUTENANT.

ILLUSTRIERT MIT

4 FARBENDRUCKBILDERN, 8 DOPPELSEITIGEN, 25 GANZSEITIGEN UND 90 TEXTBILDERN

NACH AQUARELLEN UND ZEICHNUNGEN

DES

AUGUST FRH. V. RAMBERG

K. U. K. LINIENSCHIFFS-LIEUTENANT.

MIT EINER KARTE.

WIEN 1899.

ALFRED HÖLDER

K. U. K. HOF- UND UNIVERSITÄTS-BUCHHÄNDLER

I. ROTHENTHURMSTRASSE 15.

MKH

5769

NE 45
F6

ALLE RECHTE VORBEHALTEN.

DRUCK VON FRIEDRICH JASPER IN WIEN.

SEINER KAISERLICHEN UND KÖNIGLICHEN APOSTOLISCHEN

MAJESTÄT

FRANZ JOSEPH I.

IN TIEFSTER EHRFURCHT GEWIDMET

VOM

VERFASSER.

INHALTS-ÜBERSICHT.

Seite

Einleitung 1

Die k. und k. Flotte 7

Aufgaben und Personal der Kriegs-Marine 75

Im Escadre-Verbande.

Die Indienststellung 111

Im Hafen 141

In See 180

Krieg im Frieden 223

Unter Dampf.

Eine Missionsreise S. M. Schiffes »Kaiserin Elisabeth« 271

Von der kretensischen Blockade 310

Unter Segeln.

Das getakelte Schiff 333

Eine Kreuzung im Mittelmeere 353

Marine-Stationen und Schulschiffe 401

Anhang.

Flottenliste und Tabellen 457

Alphabetisches Sachregister 472

Verzeichnis der Illustrationen 478

Erläuterung maritimer Ausdrücke 482

n colonialen Bestrebungen und transoceanischem Landbesitze liegt für einen Staat der mächtigste, geradezu zwingende Ansporn zur Schaffung und Erhaltung einer leistungsfähigen und starken Kriegsflotte. Diese Hauptbedingungen lebhafter Entfaltung maritimer Kraft treffen allerdings bei unserer vorwiegend continental gestalteten Monarchie nicht zu; doch wäre es gewiss gefehlt, wenn man auf Grund solcher Erwägung vorschnell den Schluss ziehen wollte, dass Österreich-Ungarn ohne sehr ernste Nachtheile des Besitzes einer achtunggebietenden Flotte entrathen könnte.

In erster Linie erfordert es die Großmachtstellung der Monarchie, dass in den complicierten Fragen des stets wachsenden Widerstreites der verschiedenen Interessen und Machtverhältnisse, welcher sich keineswegs auf unseren alten Erdtheil beschränken lässt, sondern das ganze Erdenrund umspannt, auch unser Vaterland jederzeit imstande sei, selbst weit von seinen Grenzen, nach Bedarf Macht und Ansehen zur Geltung zu bringen.

Unser relativ kleiner, doch ganz ansehnlicher Küstensaum, den die blauen Wogen des Adriatischen Meeres bespülen, verdient als Débouché der theils Ackerbau treibenden, theils industriereichen Provinzen, welche das Scepter unseres geliebten Monarchen vereint, eine viel größere Wichtigkeit, als ihm derzeit zugemessen wird; doch gewinnt die Erkenntnis dieser Thatsache erfreulicherweise immer mehr Vertreter und Anhänger. Der Suezcanal hat die Wege der Schiffahrt nach den Küsten des Indischen Oceans, Ostasiens und Australiens bedeutend verkürzt, unsere beiden Haupthäfen, Triest und Fiume, scheinen durch ihre Lage bestimmt, blühende Ausgangs- und Endpunkte des Warenzuges zwischen Mittel-Europa und den Ländern des Ostens zu werden.

Die stete Eröffnung neuer Absatzgebiete in transoceanischen Ländern, die wachsende Concurrenz der Erzeugnisse des Gewerbefleißes und der sich langsam, doch unaufhaltsam vollziehende Übergang der Monarchie vom Ackerbau- zum Industriestaate tragen mächtig zur Förderung unseres Seehandels bei. Concrete statistische Daten beweisen aber auch auf allen anderen Gebieten eine hocherfreuliche Zunahme der wirtschaftlichen Bedeutung unserer Küste; sie manifestiert sich nicht nur in zahlreichen Gründungen industrieller Etablissements und im Anwachsen der Dampferflotten, sondern auch im Auftreten verschiedener capitalskräftiger, theils an die Küste gebundener, theils dorthin gravitierender Unternehmungen. Mittelpunkte dieses Aufschwunges sind die beiden großen Seestädte Triest und Fiume, seine Ausläufer lassen sich in Spalato und im Narentaflusse, wie in den entferntesten, abseits der eigentlichen Verkehrsstraßen gelegenen Punkten Dalmatiens erkennen; unbedeutende Häfen kleiner Inseln, bis vor wenigen Jahren nur vom Posttrabakel berührt, geben den zahlreichen Dampfern kleiner Küstenfahrt ausreichende Beschäftigung in der Bewältigung des Passagier- und Warenverkehrs. Schiffbau und Seefischerei nehmen stetig an Umfang zu, trotz vieler Klagen ist fast nirgends ein Rückschritt, überall Fortschritt und Besserung zu constatieren.

Schutz und Vertheidigung der Meeresuferstrecken kann unbedingt nur in See durch die maritime Streitkraft, keineswegs aber durch die Landmacht allein bewirkt werden; die zur Gewährleistung

ausreichender Vertheidigung nöthigen Mittel sind eine Function der Wichtigkeit und des Umfanges jener localen Verhältnisse, zu deren Deckung sie bestimmt sind, beide Factoren hängen eben innig und proportional zusammen. Je größer die volkswirtschaftliche Bedeutung unserer Küste wird, desto mehr muss auch die Flotte berücksichtigt werden.

Auf keinem Gebiete des Kriegswesens tritt die Nothwendigkeit, vor dem Ausbruche der Feindseligkeiten vollkommen gerüstet zu sein, so augenfällig zutage, wie bei der Flotte. Abgesehen von dem Umstande, dass deren Vermehrung während eines Feldzuges unthunlich ist, selbst die fortgeschrittensten technischen Hilfsmittel während einer Campagne nicht einmal einen kleinen Kreuzer erbauen können, muss die Flotte auch schon im Frieden moralischen Schutz gewähren; nur im Vertrauen auf die ausreichende Seemacht des Staates wird sich die Unternehmungslust, die Placierung des Capitals, welche speciell an der Küste und in der Schiffahrt ein dankbares Arbeitsfeld und lohnenden Gewinn finden, für das wirtschaftliche Gedeihen des Staates aber unerlässlich sind, frei entfalten und bewegen können.

Vor drei Decennien vermochte sich unsere Flotte bei der Bekämpfung eines mächtigen Gegners glänzend zu bewähren, sie weiß aber auch ihre sonstigen, auf die mannigfaltigsten Gebiete sich erstreckenden Aufgaben derart zu lösen, dass ihr in der ehrenvollen Geschichte der Friedensjahre unserer Monarchie ebenfalls ein hervorragender Platz gesichert bleibt und dass sie mit der Entwicklung des Vaterlandes innig verwachsen ist.

Eine natürliche Folge der vorbeschriebenen Verhältnisse ist es, wenn sich die Berührungspunkte und Wechselbeziehungen zwischen dem Binnenland und der Kriegs-Marine von Tag zu Tag mehren und das allgemeine Interesse für unser Seewesen, welches leider durch lange Zeit unzureichend genannt werden musste, nunmehr in erfreulichem Maße zunimmt. Diesem gesteigerten Interesse entgegenzukommen, dasselbe zu fördern, ist die Aufgabe dieses Buches, dessen Text und Bilder eine möglichst getreue Schilderung unserer Kriegs-Marine versuchen.

Der Gebrauch fachtechnischer Ausdrücke konnte nicht vermieden werden, ihre Erläuterung wurde jedoch immer — wenn auch oftmals nur an einer Stelle — angestrebt; zahlreiche maritime Bezeichnungen gehören ohnehin schon lange dem Wortschatze der gebildeten Welt an.

Die wesentlichste Schwierigkeit, welche der vorliegenden Arbeit erwuchs, entstammte dem Wunsche, alle Leser — ob Fachmänner oder Laien — zufriedenzustellen; angesichts der Thatsache, dass es nahezu ein Ding der Unmöglichkeit ist, gerade bei maritimen Werken dieses Postulat vollauf zu erfüllen, erbittet sich der Verfasser von beiden Seiten nachsichtige Zugeständnisse bei der Beurtheilung des Buches.

DIE K. UND K. FLOTTE.

Im Titelbilde dieses Buches finden sich zwei gewaltige Gegensätze vereinigt: der kraftstrotzende, hochaufgethürmte Stahlbau des modernen Panzerschiffes und das schmucke Segelschiff, welches, in den Hafen steuernd, die geliebte Heimat aus den ehernen Schlünden seiner Kanonen begrüßt. Die »alte« und die »neue« Zeit der Kriegsflotten stoßen ziemlich unvermittelt aneinander; Stahl gegen Holz, Dampf gegen Segel — der Schwächere musste weichen!

Rasch vollzog sich dieser Übergang, denn der hastig schaffende Geist unseres erfindungsreichen Zeitalters perhorresciert das Zaudern und Zögern und rechnet schon heute zum alten Eisen, was gestern noch als Neuheit glänzte. Die schön geschwungenen Linien der früheren Schiffstypen, welche das Auge des Beschauers fesselten, die mächtigen Takelagen und stattlichen, das ganze Schiff durchsetzenden Batterien verschwanden; die Masten, einst Träger schlanker Raaen mit schmuck zugeschnittenen Segeln und symmetrisch angeordnetem Tauwerke, sind heute fast nur mehr Mittel für die Signalisierung und tragen leichte Schnellfeuer-Kanonen, mit welchen das feindliche Oberdeck be-

strichen werden kann. Die Dimensionen der getrennt in Thürmen und Reduits aufgestellten Geschütze wuchsen ins Ungeheure; Torpedos, Geschosse von gesteigerter Wirkung und zahllose technische Neuerungen trugen zur durchgreifenden Umwandlung der Flotten bei.

Wenngleich sich dieses Buch darauf beschränkt, unsere Flotte in ihrem gegenwärtigen Zustande zu schildern, so sei doch kurz erwähnt, welche Fortschritte sie in den drei letzten Lustren zu verzeichnen hatte.

»Tegetthoff«, unser größtes Panzerschiff, wurde in gelungener Weise modernisiert; fünf neue Thurm-Panzerschiffe, vier Rammkreuzer, vier kleinere Kreuzer (Torpedoschiffe), sieben Torpedofahrzeuge und 59 Torpedoboote — darunter sechs Hochseeboote — wurden erbaut; mit Beginn des Jahres 1899 werden sich zwei größere Schlachtschiffe und zwei Torpedokreuzer am Stapel befinden. Durch Erbauung je eines Torpedodepot-, Minenlegungs-, Cisternen-, Pumpen- und Schleppschiffes wurde der für eine moderne Flotte unentbehrliche Train geschaffen. Alle neuen Schiffe bilden meist nur einen Ersatz veralteter, baufälliger Vorgänger, ihre Zahl bleibt weit hinter den Neubauten anderer Seemächte zurück.

Die Aufstellung der Bestückung geschieht nach den neuesten Grundsätzen der Decentralisation, welche sich rasch und siegreich Bahn brachen; verlängerte Geschützrohre und Geschosse, diese mit bedeutendem Durchschlagsvermögen und vergrößertem Hohlraume zur Aufnahme einer beträchtlichen Menge brisanter Sprengmittel, Einheitspatronen für größere Schnellfeuer- und Schnellade-Kanonen, langsam brennende und dabei wirksame Pulversorten mit verringerter Rauchentwicklung, Lafetten mit kurzem Rücklauf und kräftiger Bremse, hydraulische und elektrische Anlagen zur Bedienung schwerer Geschütze gelangten zur Einführung; die Schnellfeuer-Artillerie nahm an Zahl, Caliber und Vollkommenheit zu.

Die Torpedo-Armierung der Schiffe wurde ausgestaltet, die Vergrößerung des Torpedo-Querschnittes ermöglichte die Vermehrung der Sprengladung. Neuartige Einrichtungen der Maschinen und Kessel vermindern den Kohlenverbrauch und erhöhen somit den Actionsradius; die Geschwindigkeiten neuerer Schiffe erreichen

Rammkreuzer »Kaiser Karl VI.«.

Meilenzahlen, die man einstens für unmöglich hielt. Weiters entfiel die im Gefechte hinderliche, im Frieden wenig brauchbare Takelage jener Schiffe, welche zur operativen Flotte zählen; die an ihrer Stelle substituierten Militärmasten erhielten eine ganz nennenswerte Artillerie. Die Art der Schiffsconstruction, der Panzerschutz, die Beleuchtung der Schiffs-Innenräume und des Außenfeldes ist nebst vielem anderen verbessert und gehoben worden.

Die in den Anhang aufgenommene Flottenliste bietet eine allgemeine, übersichtliche Zusammenstellung, als deren nothwendige Ergänzung die erläuternden und beschreibenden Daten nachfolgender Schilderungen dienen mögen.

Unsere Kriegsschiffe werden nach ihren Verwendungsarten 1. in Schiffe der Flotte, 2. in Schiffe für specielle Zwecke und Servitutschiffe, 3. in Schulschiffe (sammt Beischiffen) eingetheilt; nicht mehr seetüchtige Schiffe, aus der eigentlichen Flottenliste gestrichen, dienen als »Hulks« zu Bequartierungs- und Transportzwecken.

Wie dies schon ihr Sammelname bezeichnet, bilden die Schiffe der Flotte jenen Kern, welchem die wichtigsten, somit die kriegerischen Aufgaben zugewiesen sind. Angriff und Vertheidigung diese beiden Hauptelemente jedes Kampfes, stellen auch zur See verschiedene Anforderungen, denen — ähnlich wie zu Lande die verschiedenen Waffengattungen der Armeen — bestimmte Schiffsgattungen angepasst werden müssen. Die Anhäufung schwerer und machtvoller Zerstörungsmittel bei starkem Panzerschutze charakterisiert das Schlachtschiff, höhere Geschwindigkeit, welche das theilweise Aufgeben der mächtigen Panzerung bedingt, den Kreuzer; die ausschließliche Verwertung des Torpedos verlangt kleine Schiffe von ganz besonderer Schnelligkeit, wie dies die Torpedofahrzeuge und -Boote sind, endlich die Art specieller Verwendung des Trainschiffes diesem Zweck entsprechende Einrichtungen. Die Schiffe der Flotte setzen sich sonach in erster Linie aus den Schlachtschiffen, Kreuzern, Torpedofahrzeugen, Torpedobooten, Trainschiffen und Fluss-Schiffen zusammen; in diese Gruppe werden auch die Schiffe für den Missions-, Stations- und Küstendienst gereiht.

Die Schlachtschiffe sind je nach der Installierungsart ihrer schweren, großcalibrigen Hauptgeschütze in gepanzerten Thürmen oder in panzergeschützten centralen Aufstellungen Thurm- oder Casemattschiffe; Vorläufer dieser Schiffe waren die Panzerfregatten, bei denen die Installierung der Geschütze auf einem ununterbrochenen Decke, welche aus der Zeit der Segelflotten stammte, beibehalten blieb. Der Bedarf eines Schutzes gegen das gefährliche, feindliche Enfiladefeuer führte zur Einschiebung einer gepanzerten Querwand vor und hinter der Geschützaufstellung, welche dadurch in eine centrale Position, die sogenannte Casematte, rückte; die zur Aufnahme der Geschützmündung bestimmten Ausschnitte der Casematte, die Stückpforten, ließen aber nur geringe Bestreichungsfelder zu. Behufs Vergrößerung der letzteren zog man die Bordwände vor und achter (hinter) der Casematte, welche auch nach diesen Richtungen Stückpforten erhielt, ein und installierte die Geschütze auf Drehscheiben. Durch Bewegung des Drehapparates konnten nunmehr die Geschütze je nach Bedarf in die eine oder die andere Stückpforte gebracht werden, doch erforderte ein jeder solcher Wechsel immer einen beträchtlichen Aufwand an Zeit und menschlicher Arbeitskraft.

Die nunmehr folgende, die nächste Stufe des Fortschrittes darstellende Unterbringung der schweren, an Zahl verminderten Geschütze in drehbaren Thürmen besserte zwar den Ausschuss, doch bedingte das enorme Thurmgewicht schwerfällige Bewegungseinrichtungen, welche durch die auf ihnen ruhende Belastung häufigen Beschädigungen ausgesetzt waren; auch lag die Gefahr des Verkeiltwerdens durch feindliche Geschosse und deren Splitter nahe. Man half sich nun durch die endgiltige Wahl feststehenden Panzerschutzes in Thurmform, innerhalb dessen die Geschützplattform mit der Lafette und dem Geschütze durch hydraulische oder elektrische Arbeitsmaschinen gedreht werden kann. Das Geschützrohr ragt hiebei mit seiner Mündung weit über den oberen Rand des Panzers, es feuert »en barbette«, »über Bank«; die Munitionstransport- und Ladeeinrichtungen, sowie der Drehungs- und Richtmechanismus sind durch die Thurmwand und deren zu beiden Seiten des Geschützrohres angeordnete (oder dieses überwölbende)

Thurmdecke, welche gleichfalls aus leichtem Panzer besteht, gegen die zerstörende Wirkung feindlicher Treffer ausreichend geschützt. Bei unseren Thurmschiffen findet sich nur die eben beschriebene Construction.

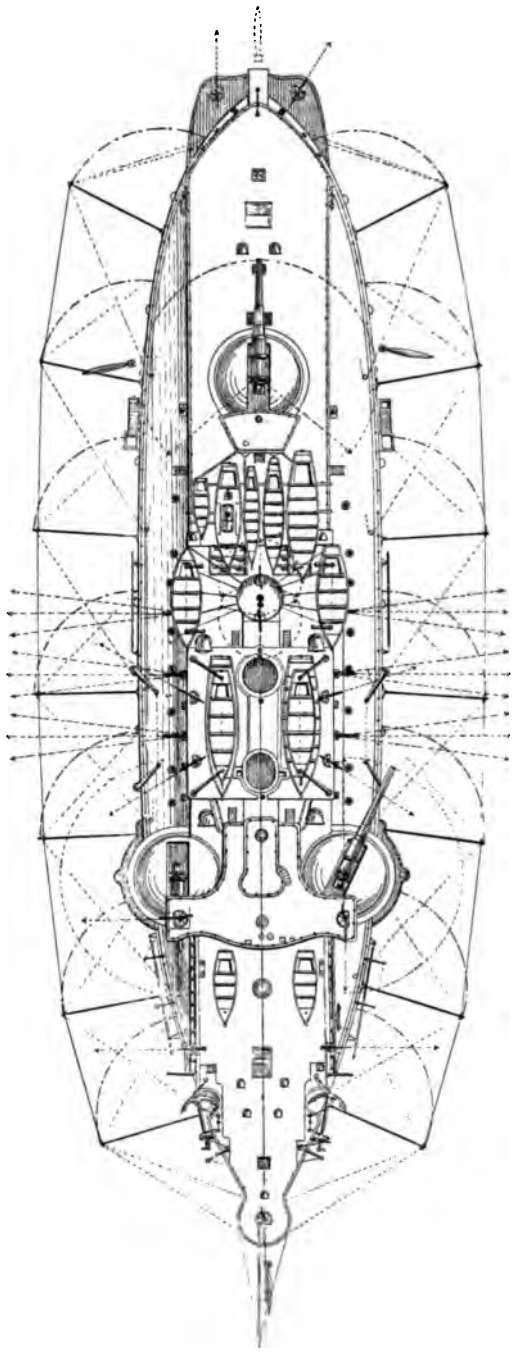
An der Spitze der Flottenliste steht bis zur Vollendung der im Baue befindlichen neuen Panzerschiffe das Thurmschiff »Kronprinz Erzherzog Rudolf«, welches auf der Werfte des Constructions-Arsenals in Pola erbaut wurde. »Kronprinz Erzherzog Rudolf« ist ein Citadellschiff; seine hydraulischen, für die Geschützbedienung bestimmten Maschinen, die Luftcompressionspumpen, Dynamomaschinen, Ventilatoren und sonstigen Hilfsmaschinen befinden sich in einer durch Panzerung geschützten Citadelle vereinigt. Zur Aufnahme der schweren Geschütze ragen über das Oberdeck zwei Panzerthürme, deren vorderer, unter der Commandobrücke gelegener, oval geformt ist und zwei Geschütze trägt, während der achtere, im letzten Drittel der Schiffslänge befindliche Thurm für das dritte Geschütz bestimmt ist. Die vorderen Thurmkanonen haben einen Bestreichungswinkel von 180^0, das achtere Geschütz hat einen solchen von 275^0, so dass die beiden erstgenannten gleichzeitig in der Kielrichtung nach vorne, bei entgegengesetzter Stellung im Vereine mit dem dritten Geschütz in der Kielrichtung nach achter feuern können.

Die 12 *cm*-Schnellade-Geschütze befinden sich in einer gepanzerten Boxbatterie (durch eingebaute Splitterschutzkästen getrennten Aufstellung) in der Breitseite, die leichten Schnellfeuer-Geschütze (von 47 und 37 *mm* Caliber) auf dem Oberdecke, der Commandobrücke, der rückwärtigen Gallerie und im Krähenneste — der Mars — des Gefechtsmastes vertheilt. Vier lichtstarke elektrische Scheinwerfer dienen zur Beleuchtung des Außenfeldes, vier Lancierapparate für das Ausstoßen der mitgeführten Torpedos.

In dem »Armierungsplan S. M. Schiffes ‚Kronprinz Erzherzog Rudolf'«, welcher dieses aus der Vogelperspective darstellt, ist die Lage der Lancierapparate durch die eingezeichneten Torpedos, das Bestreichungsfeld der Geschütze durch die punktierten Kreissegmente und zugehörigen Begrenzungslinien dargestellt. Aus diesem Plane kann auch die Anordnung der Torpedoschutznetze ersehen werden.

Es sind dies etwa drei Meter breite, entsprechend lange und aus starken Stahlringen zusammengesetzte Netzstreifen, welche auf langen Spieren (Rundhölzern) befestigt sind und den Schiffsrumpf an beiden Seiten umgeben. Sie halten den herankommenden Torpedo auf und vereiteln dadurch dessen Explosion am Schiffskörper; die Art des Setzens und Räumens dieser Netze — beides geschieht in kaum glaublich kurzer Zeit — wird gleichfalls durch diese Skizze erläutert. Die Boote sind auf dem Oberdeck eingesetzt, um den Ausschuss der Geschütze keineswegs zu behindern. Über dem Rammbuge befindet sich eine kleine Plattform, am rückwärtigen Schiffsende eine »Gallerie« — beide sind zur Aufnahme von Schnellfeuer-Kanonen bestimmt.

Ebenso wie »Kronprinz Erzherzog Rudolf« besitzen sämmtliche



Armierungsplan S. M. Schiffes »Kronprinz Erzherzog Rudolf«.

Schlachtschiffe und die meisten Kreuzer einen mehr oder minder steilen Rammbug, welcher durch das scharf zusammenlaufende, in seiner Construction besonders fest gehaltene, unter Wasser mit einem kräftigen, schmiedeeisernen Sporn ausgerüstete Vorschiff gebildet wird und die furchtbarste Vernichtungswaffe darstellt. Genügt doch ein einziger geschickt geführter Stoß der Ramme, dem mächtigsten Panzerschiff ein derartiges Leck zu verursachen, dass es seine Schwimmfähigkeit verliert und sinkt, oder wenigstens kampf- und manövrierunfähig wird.

Die Thurmschiffe »Monarch«, »Wien« und »Budapest«, welche in den Jahren 1895 und 1896 (»Budapest«) vom Stapel liefen, sind unsere neuesten Schlachtschiffe. Sie bilden in ihrer Gleichartigkeit eine machtvolle Division und als solche eine namhafte Verstärkung unserer Flotte; da bei diesen Schiffen weiters die modernsten Principien des Schiff- und Maschinenbaues, der artilleristischen Armierung und Verwertung der Elektricität zur Anwendung gelangten, dürfte deren eingehendere Beschreibung gewiss am Platze sein.

Zu den hervorragendsten Eigenschaften dieses Schiffstypus gehören: starke Bestückung, hohe Fahrgeschwindigkeit, guter Panzerschutz, bedeutender Actionsradius und gesteigerte Schwimmfähigkeit; die Combination dieser Factoren mit dem geringen Tonnengehalte verursachte bedeutende constructive Schwierigkeiten, wurde aber doch zufriedenstellend durchgeführt.

Das Baumaterial der Schiffskörper ist bester Siemens-Martin-Stahl; sie sind fast durchgängig nach dem Doppelboden-Systeme construiert, so dass zwischen beiden Böden wasserdichte Längsbänder und Querwände zahlreiche kleine Zellen bilden, welche im Vereine mit den vielen wasserdichten Abtheilungen über dem Schiffsboden Wassereinbrüche räumlich zu beschränken vermögen; bemerkt sei, dass die Pumpen stündlich über 1500 *t* Leckwasser wieder in die See schaffen können.

Den Schutz der beiden Schiffsseiten gegen feindliche Geschosstreffer an der Wasserlinie bewirkt ein 2·1 *m* hoher Panzergürtel aus Nickelstahl, vaterländischer Provenienz, der sich von vorne auf fünf Sechstel der Schiffslänge erstreckt und nach oben durch

ein Panzerdeck abgeschlossen wird, welches das ganze Schiff durchzieht.

Die Casematte des Oberdecks, in welcher die durch Splitterschotte getrennten sechs 15 *cm*-Schnellade-Geschütze installiert sind, dann die im Mitteldecke befindliche Citadelle sind mit einem 80 *mm* starken, die beiden zur Aufnahme von je zwei schweren Geschützen bestimmten Barbettethürme mit einem 250 *mm* starken Panzer versehen. Das Bestreben, den Bewegungsmechanismus und die Munitionszufuhr der Hauptgeschütze mit Rücksichtnahme auf deren Wichtigkeit ganz besonders zu sichern, bedingte einen weiteren, 160 *mm* starken Panzer, welcher die Unterbauten der Thürme im Bereiche des — ohnehin gepanzerten — Mitteldecks umgibt. Die Munitionspassagen der Beigeschütze sind mit einem 50 *mm* starken Panzer, die Luken-Scherstöcke am Panzerdecke mit Glacisplatten versehen; letztere sind 60 *mm* dick und unter 45° geneigt.

Das Gewicht der ganzen Panzerung, welche reichlich bemessen wurde, beträgt über 1700 *t*, d. i. nahezu ein Drittel des ganzen Deplacements.

Die Fläche des Steuerblattes misst 16·5 m^2; durch mehrere an verschiedenen Orten aufgestellte Steuerräder und durch eine Reserve-Dampfsteuermaschine wurde die Steuerung dieser Schiffe besonders gesichert.

In den letzten Jahren wird allgemein an Stelle weiterer Vergrößerung des Geschützcalibers die Verlängerung der Rohre angestrebt, welche zu vorzüglichen ballistischen Resultaten führte; so besaßen die Krupp'schen Geschützrohre bei ihrer Einführung in unsere Flotte die 20 bis 26fache Länge des Calibers, während die neuesten Rohre dieser Fabrik bereits 50 Caliber lang sind. Schon eingangs wurde erwähnt, dass unsere Kriegs-Marine sich diesen Fortschritt zunutze machte und bei der Bestückung neuerer Schiffe verwendete; »Kronprinz Erzherzog Rudolf«, »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie«, »Tegetthoff« und die Rammkreuzer besitzen 35 Caliber lange, »Monarch«, »Wien« und »Budapest« 40 Caliber lange Geschützrohre.

Die Hauptarmierung der letztgenannten Schiffe besteht aus vier 24 *cm*-Kanonen, welche paarweise in den beiden Thürmen in-

stalliert sind und einen Bestreichungswinkel von 260° (von der Mittschiffs-Linie 130° nach jeder Bordseite) aufweisen. Die Länge dieser Geschützrohre beträgt 9·6 *m*, ihr Gewicht 26 *t*; das Gewicht der für je zwei Geschützrohre bestimmten Lafette sammt Panzerschild, welcher vermöge seiner gewölbten Oberfläche einen ziemlich wertvollen Schutz darstellt, erreicht 123 *t*. Die Geschosse, 84 *cm* lang und 215 *kg* schwer, besitzen bei einer Anfangsgeschwindigkeit von 700 *m* eine totale Energie von 5380 Metertonnen und ein Durchschlagsvermögen von 88 *cm* Schmiedeeisen. Die größte Elevation, welche diesen Geschützrohren ertheilt werden kann, beträgt 25°, ein bei dieser Elevation abgefeuertes Geschoss erreicht die gewiss hervorhebenswerte Tragweite von 16 *km*. Die Einstellung der Höhenrichtung, die Drehung der Thürme zur Ertheilung der Seitenrichtung (»Backsen« genannt), endlich die Zuführung der Munition erfolgt durch elektrische Kraftübertragung; die hiefür bestimmten Secundär-Dynamos sind mit den zum Betriebe dienenden primären Dynamomaschinen verbunden, diese unter dem Panzerdeck aufgestellt. Sechs Krupp'sche 15 *cm*-Schnellade-Kanonen bilden die Beigeschütze, welche derart installiert sind, dass je drei derselben gleichzeitig nach jeder Bordseite, je zwei in der Kielrichtung nach vorne und achter feuern können. Die Feuerschnelligkeit dieser Geschütze ist eine ganz bedeutende, da jedes in der Minute mindestens acht gezielte Schüsse abgeben kann. Aus sechzehn 47 *mm*-Schnellfeuer-Kanonen, zwei Gewehrcaliber-Mitrailleusen und zwei 7 *cm*-Uchatius-Kanonen setzt sich die leichte Armierung zusammen; die Uchatius-Kanonen dienen als Boots- und Landungsgeschütze, die beiden Gewehr-Mitrailleusen und zwei Schnellfeuer-Kanonen sind in den beiden Marsen des Gefechtsmastes installiert. Die Torpedo-Ausrüstung besteht aus zwei Breitseit-Lancierapparaten.

Aus diesen Darstellungen ist unschwer zu entnehmen, dass die »Monarch«-Classe unserer Schlachtschiffe als eine durchaus gelungene bezeichnet werden kann; ihr geringes Deplacement steht aber weit zurück gegen jenes der Panzerkolosse anderer Seemächte. Beabsichtigt unsere Flotte auch keineswegs, in den Wettkampf um die größten Schlachtschiffe einzutreten, so weisen doch die im Zuge

befindlichen Panzerschiffs-Neubauten eine ansehnliche Steigerung des Tonnengehaltes auf. Ersparnisse im Deplacement beeinträchtigen oft den Gefechtswert der Schlachtschiffe, manche Fachautoritäten vertreten daher die Ansicht, dass moderne Schlachtschiffstypen nicht unter 10.000 *t* haben dürfen.

S. M. Schiff »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie« ist etwas kleiner als »Kronprinz Rudolf«, besitzt aber eine größere Maschinenkraft und an Stelle des Citadellpanzers einen durchgängigen Gürtel

Vertäuen eines Schiffes an der Hafenboje.

panzer. Dem verminderten Deplacement entsprechend trägt dieses Schiff nur zwei schwere Geschütze in einem Thurme, welcher ähnlich construiert, doch um ein geringes schwächer gepanzert ist, als der vordere Thurm des »Kronprinz Erzherzog Rudolf«. Die 15 *cm*-Beigeschütze befinden sich auch hier in einer durch Splitterschotte geschützten Breitseit-Aufstellung.

Die Thurmgeschütze der Schiffe »Kronprinz Erzherzog Rudolf« und »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie« — 35 Caliber lange 30·5 *cm*-Krupp'sche Hinterlader — sind die schwersten unserer Flotte. Die Länge eines solchen Geschützrohres beträgt 10·7 *m*.

sein Gewicht 48.550 *kg*; jedes Rohr kostet 102.500 fl., eine Lafette sammt Munitionsaufzug, Rohrleitung, Pumpe und Reserve-Gegenständen 120.000 fl. (in Gold). Das Geschoss, etwas über einen Meter hoch, wiegt 455 *kg*, die zugehörige Ladung braunen prismatischen Pulvers 140 *kg*. Beim Versuchsschießen ergab sich für die Stahlgranate eine Anfangsgeschwindigkeit von 538 *m*, eine totale Energie von 6560 Metertonnen und — bei normalem Auftreffen — das Anfangs-Durchschlagsvermögen einer 69 *cm* dicken Walzeisenplatte bester Qualität.

Erwähnt sei, dass sich sowohl »Kronprinz Erzherzog Rudolf« als »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie« bei der im Jahre 1890 nach der Ost- und Nordsee ausgeführten Reise der Escadre als gute Seeschiffe bewährten.

An die Thurmpanzerschiffe reihen sich die Casemattschiffe mit »Tegetthoff« an ihrer Spitze, welcher derzeit noch das an Deplacement (7390 *t*) größte Schiff unserer Flotte ist. Allerdings wird dieses Deplacement von jenem der meisten Schlachtschiffe anderer Seemächte bedeutend übertroffen; so haben die deutschen Panzerschiffe 1. Classe 9000 bis 11.180, 20 englische Schlachtschiffe über 14.000, der französische »Admiral Bouvet« und dessen Schwesterschiffe rund 12.000, »Lepanto« (Italien) 15.900, die russischen Thurmschiffe 9000 bis 12.674, »Pelayo« und »Carlos V.« (Spanien) 9235 und 9917, endlich die schweren Schlachtschiffe der Vereinigten Staaten 9000 bis 11.000 *t*.

»Tegetthoff« lief 1878 vom Stapel, wurde aber im Jahre 1893 durch Installierung eines neuen Maschinencomplexes und Änderung seiner Bestückung bedeutend verbessert. Die alte Maschine besaß gewaltig dimensionierte Cylinder, welche durch das enorme Kolbengewicht ausgerieben wurden und eine Quelle steter Maschinen-Havarien bildeten; die beiden neuen Compoundmaschinen haben das Schiff nicht nur gegen ähnliche Vorkommnisse gesichert, sondern auch dessen Fahrgeschwindigkeit erhöht. Die kurzen 28 *cm*-Kanonen wurden durch 35 Caliber lange 24 *cm*-Geschütze, die ehemalige 9 *cm*-Beibatterie durch lange 15 *cm*-Schnellade-Kanonen mit erweitertem Ausschuss ersetzt. Bei den vier großen Eckgeschützen der Casematte, welche den für diese Installierungsart

ganz bedeutenden Bestreichungswinkel von 120° besitzen, erfolgt das seitliche Richten durch elektrische Kraftübertragung. Die beiden vorderen schweren Geschütze sind von den übrigen vier in der Casematte befindlichen durch eine quer über die ganze Breite des Schiffes geführte Panzerwand getrennt, was einen besonderen Schutz der achteren Geschütze gegen Enfiladeschüsse bedeutet.

Die beiden Masten tragen doppelte Marsen mit leichter Schnellfeuer-Artillerie.

»Custoza« und »Erzherzog Albrecht« entstammen einer Periode, in welcher eine besonders kräftige Geschützwirkung in der Kielrichtung als sehr vortheilhaft galt. Aus diesem Grunde versah man diese beiden Schiffe mit zwei übereinander befindlichen Casematten, deren vordere gepanzerte Wand abgerundete Ecken erhielt; nächst diesen Ecken wurden vier Stückpforten eingeschnitten und die vier vordersten Geschütze mittelst Drehscheiben für den Stückpfortenwechsel eingerichtet. Die Bordwände vor der Casematte treten so weit zurück, dass aus den Stückpforten der Vorderwand das Feuern in der Kielrichtung möglich ist. So wertvoll auch das Bugfeuer aus vier schweren Geschützen sein mag, so nachtheilig ist die bedeutende, durch die doppelte Batterie bedingte Höhe dieser Schiffe, welche eine große Zielfläche bieten. Vor einigen Jahren wurden ihnen noch mehrere wasserdichte Wände eingebaut, damit die wohl früheren Ansprüchen genügende, durch die Fortschritte der Offensivwaffen jedoch überflügelte Schwimmfähigkeit gehoben werde. Von den drei Masten dieser Schiffe tragen die vorderen einfache Marsen mit Schnellfeuer-Kanonen, während die Mars des Kreuzmastes tiefer liegt und für Gewehrschützen bestimmt ist.

»Prinz Eugen«, »Kaiser Max« (»der letzte Ritter«) und »Don Juan d'Austria« sind die Namensnachfolger einer aus dem Jahre 1862 stammenden hölzernen Panzerschiffs-Division, deren Maschinen sie übernahmen. Diese kleinsten unserer Schlachtschiffe haben eine gepanzerte Centralbatterie ohne Bug- oder Heckschuss, doch können die Schussrichtungen der vordersten Geschütze bis auf 30° der Kielrichtung genähert werden. Von den beiden Masten trägt der vordere Schnellfeuer-Artillerie, der achtere, bedeutend

kleinere, eine Gewehrschützen-Mars. Zur Verwertung ihrer brauchbarsten Waffe, der Ramme, wird diese Schiffsclasse ihrer inferioren Geschwindigkeit wegen wohl nur zufällig gelangen können; ihr Ersatz durch neuartige Schlachtschiffe stellt sich somit als eine dringende Nothwendigkeit dar und es sind auch schon die ersten Raten für die Stapellegung zweier Panzerschiffe zu 8340 *t* bewilligt worden.

An die Schlachtschiffe reihen sich die Kreuzer, welche nach ihrer Größe, Armierung und Verwendungsart in Rammkreuzer und Torpedoschiffe unterschieden werden.

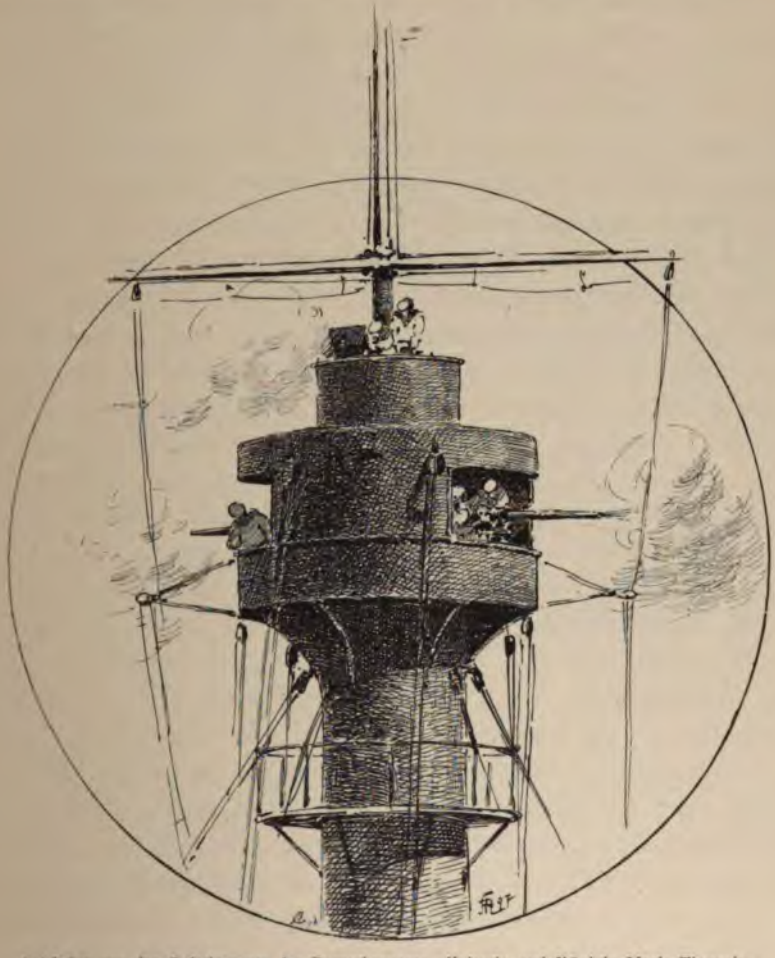
Die Rammkreuzer, schnellaufende, größere Schiffe mit starker Artillerie und einigem Panzerschutze, können gewissermaßen als »leichte Panzerschiffe« oder als »schwere Kreuzer« bezeichnet werden. Die Zunahme der Fahrgeschwindigkeit der Panzerschiffe einerseits, die Verstärkung von Bestückung und Panzerung der neuen größeren Kreuzer anderseits, nähert diese beiden Schiffsgattungen einem gemeinsamen Idealfahrzeuge, welches alle genannten Eigenschaften möglichst vollkommen in sich vereinigt.

Ihre überlegene Geschwindigkeit ermöglicht den Rammkreuzern den Kampf mit Panzerschiffen unter bestimmten Voraussetzungen, wie dies der Seesieg der Japaner in der Schlacht am Yalu-Flusse darlegte, doch ist dieser Schiffstypus in erster Linie zur Lösung jener Aufgaben bestimmt, welche schnellaufende Schiffe, aber auch eine gewisse Offensiv- und Defensivstärke beanspruchen.

Hieher gehören der Vedettendienst bei der marschierenden Flotte und bei Blockaden, Convois der Transporte, Begleitung der Torpedo-Flottillen, Deckung der nationalen und Schädigung der fremden Schiffahrt u. a. m.

»Kaiserin und Königin Maria Theresia«, »Kaiser Franz Joseph I.«, »Kaiserin Elisabeth« und der im Baue befindliche vergrößerte und stärker gepanzerte »Kaiser Karl VI.« repräsentieren in unserer Flotte die geschilderte Schiffsart; sie sind vollkommen im Stand, allen Anforderungen, welche an große Kreuzer gestellt werden können, zu entsprechen. Maschinen und Kessel sind durch ein leichtes Panzerdeck, bei »Kaiserin und Königin Maria Theresia« und »Kaiser Karl VI.« auch durch einen Gürtelpanzer geschützt.

Die 24 *cm*-Geschütze befinden sich einzeln in mittschiffs angeordneten, gegen die Schiffsenden gerückten und gepanzerten Thürmen; die 15 *cm*-Schnellade-Geschütze sind in Erkern oder casemattähnlichen Aufstellungen auf zwei Decken (bei »Kaiser Karl VI.« nur auf einem Decke) vertheilt; die Masten tragen Schnellfeuer-Kanonen. »Kaiserin und Königin Maria Theresia« verdankt ihr besonders stattliches Aussehen dem mittleren Aufbaue des Oberdecks und den gewaltigen Gefechtsmasten, innerhalb welcher der



Schießen aus der Gefechtsmars des Rammkreuzers »Kaiserin und Königin Maria Theresia«.

Munitionsaufzug und eine Treppe zu den Mars-Schnellfeuer-Kanonen führt; »Kaiser Karl VI.« ist das erste Schiff unserer Flotte, das drei Schlote erhielt.

Die Torpedoschiffe eignen sich im Kriege speciell für solche Aufgaben, welche eine geringere Defensivkraft bei größerer Geschwindigkeit und zahlreicher leichter Artillerie zulassen, im Frieden für transoceanische Reisen. Es obliegt ihnen die Führung der aus Fahrzeugen und Booten combinierten Torpedo-Flottillen, die sie mit ihren Geschützen gegen feindliche Torpedoboots-Jäger decken; sie vermögen überdies havarierten Torpedobooten beizustehen und die Flottillen mit dem Allernothwendigsten zu versorgen.

Die Schiffe der »Zenta«-Classe bilden den Übergang zu den schweren Kreuzern; den Maschinencomplex und die sonstigen tiefer gelegenen, vitalen Theile des Schiffes schützt ein durchgängiges Panzerdeck; zwei mächtige dreifache Expansionsmaschinen befähigen das Schiff bei »voller Kraft« 20 Seemeilen stündlich zu durchlaufen. Die Kesselanlage besteht aus acht Wasserrohrkesseln mit zwölf Dampfpumpen für Kesselspeisung; acht Ventilatoren, drei größere Dampfdynamos und eine große Anzahl von Hilfsmaschinen für die Bedürfnisse des nautischen und Kriegsdienstes gehören zur Einrichtung des Schiffes. Mehrere Lancierapparate für 45 *cm*-Torpedos (von 5 *m* Länge) bilden die Torpedo-Ausrüstung, acht nickelstählerne 12 *cm*-Schnellade-Kanonen von 40 Caliber Länge, zehn 47 *mm*-Schnellfeuer-Kanonen und zwei Gewehrcaliber-Mitrailleusen die artilleristische Armierung. Für die große Leistungsfähigkeit der genannten Schnellade-Kanonen spricht, dass sie in jeder Minute sechs gezielte Schüsse abgeben können und dass ihr Geschoss noch auf 1000 *m* Distanz eine freistehende Stahlplatte von 26 *cm* Dicke zu durchschlagen vermag. Die Zutakelung dieser Schiffe, welche auf einem Quersegel- und einem Pfahlmast eine Gesammtsegelfläche von 586 m^2 führen, und ihre besondere Einrichtung (Kühlanlagen etc.) qualificiert sie zu ganz ausgezeichneten Missionsschiffen. »Zenta« ist im Jahre 1897 vom Stapel gelaufen und seither vollständig zugerüstet worden; das in Pola erbaute Schwesterschiff »B« wird im Jahre 1899 vom Stapel gelassen, ein drittes Schiff dieser Classe (»C«) in Bau gelegt werden.

Die Torpedoschiffe der »Panther«-Classe sind beträchtlich kleiner, schwächer bestückt und besitzen kein Panzerdeck. »Panther« und »Leopard« wurden in England, »Tiger« nach ihrem Muster und etwas vergrößert vom Stabilimento tecnico in Triest erbaut. Sie führen ihre 12 *cm*-Geschütze in Erkern, die Schnellfeuer-Kanonen auf dem Oberdecke, der Vorderschanze und dem Hüttendecke vertheilt und besitzen mehrere Lancierapparate für Torpedos.

Die Schiffe der »Zara«-Classe, das sind »Zara«, »Spalato«, »Sebenico« und »Lussin«, entstammen sämmtlich vaterländischen Schiffswerften; ihre Maschinen und Kessel sind durch ein Panzerdeck beschützt. Alle vier erreichen nur eine relativ bescheidene Geschwindigkeit; sie gehören eben zu den ersten Torpedoschiffen, ihre Maschinen zu den ersten Hochdruck-Anlagen, welche überhaupt construiert wurden. »Lussin«, welche als letztes der genannten Schiffe vom Stapel gieng, ist etwas größer; es besitzt eine kräftigere Bestückung und erhielt erst kürzlich Wasserrohrkessel.

Alle Torpedoschiffe sind mit Zwillingsschrauben ausgestattet, d. h. mit zwei von einander getrennten Maschinen, deren jede je eine Schraube betreibt.

Die Torpedofahrzeuge zeichnen sich durch hohe Fahrgeschwindigkeit und zahlreiche Schnellfeuer-Kanonen leichten Calibers aus, sind beträchtlich kleiner als die Torpedoschiffe und bilden den Übergang zu den Torpedobooten.

Dank ihren vorbeschriebenen Eigenschaften eignen sie sich speciell zur Jagd auf feindliche Torpedoboote und zur Bekämpfung feindlicher Torpedoboots-Jäger; bei Angriffen, welche sie als Begleiter einer Torpedoboots-Abtheilung ausführen, dürften auch die Fahrzeuge wiederholt in die Lage kommen, ihren eigenen Torpedo lancieren zu können.

»Meteor«, »Blitz« und »Komet« sind Schwesterschiffe und ähneln vollkommen den großen Torpedobooten, aus denen sich ihr Typus entwickelte; gleich diesen besitzen sie nur eine dreicylindrige Maschine und zwei Steuer (eines am Heck und eines unter dem Vordertheile des Schiffskörpers); das Bugsteuer ist zur Hebung der Steuerfähigkeit nothwendig, welche sonst, beeinflusst durch das

Verhältnis der Länge zur Breite (9 : 1, S. M. Schiff »Kaiser« 4 : 1), zu gering wäre.

Die übrigen Torpedofahrzeuge sind Zwillingsschraubenschiffe, größer dimensioniert und auch etwas stärker bestückt als die vorgenannten; an die Stelle der sieben 33 Caliber langen und der zwei 44 Caliber langen 47 *mm*-Schnellfeuer-Kanonen, mit welchen die »Meteor«-Classe armiert ist, treten nur solche von 44 Caliber Länge und (bei »Planet«, »Trabant« und »Satellit«) lange 7 *cm*-Schnellfeuer-Kanonen.

»Magnet«, »Satellit« und die »Meteor«-Classe stammen von deutscher Werfte (Schichau in Elbing); »Planet« wurde in England, »Trabant« beim Stabilimento tecnico erbaut.

Bis vor kurzem war »Satellit« mit 23 Seemeilen das schnellste Schiff unserer Flotte, doch übertrifft ihn »Magnet«, welcher bei den Probefahrten 26·7 Seemeilen stündlicher Geschwindigkeit erreichte. Bei zwölf Knoten Fahrgeschwindigkeit besitzt dieses Schiff einen Actionsradius von 4000 Seemeilen; seine Torpedo-Armierung besteht aus drei auf dem Oberdeck installierten Lancierrohren für 45 *cm*-Torpedos.

Als sich der automobile Torpedo noch in seinen ersten Jugendjahren befand, begann man auch schon mit dem Baue ganz kleiner Fahrzeuge, welche als einzige Waffe den Torpedo erhielten. Solchen Fahrzeugen, den sogenannten Torpedobooten, musste man aber nebst einer beträchtlichen Geschwindigkeit auch einen relativen Schutz gegen das Feuer feindlicher Kanonen und Schützen verleihen, damit ihre Taktik, das rasche und thunlichst unbemerkte Herankommen auf Lancierdistanz, mit Erfolg bestehen könne; diesen Schutz — kleine Zielfläche und geringe Sichtbarkeit — bot der minimale Tonnengehalt der ersten Torpedoboote. Nun konnte aber ihr Maschinencomplex nicht genügend kräftig und leistungsfähig, ihr Kohlenfassungsvermögen nur ein sehr beschränktes sein, ihre See-Eigenschaften ließen gleichfalls viel zu wünschen übrig; mit der angestrebten hohen Geschwindigkeit hieng ein großer Kohlenverbrauch zusammen, welcher, den geringen Vorräthen entsprechend, den Actionsradius stark einschränkte und die

Torpedoboote an die Nähe ihrer Ressourcenstationen am Land oder an das Mutterschiff fesselte.

Die Vergrößerung des Deplacements, so wenig opportun sie auch schien, blieb das einzige Mittel, die Kohlenvorräthe zu vermehren und die Actionssphäre zu erweitern; allerdings stieg mit der Größenzunahme auch die Möglichkeit, durch kräftigere Maschinen höhere Geschwindigkeiten zu erzielen und mit den neuen Bootstypen die hohe See bei relativ ungünstigen Witterungsverhältnissen befahren zu können. Unter dem Einflusse dieser Bedingungen entstanden nach und nach Torpedoboote, welche mehr oder minder der wünschenswerten Vereinigung aller (einander eigentlich diametral gegenüberstehenden) Constructionsbedingungen entsprachen. Im allgemeinen ist die Leistungsfähigkeit eines Torpedobootes in bestimmtem Verhältnisse proportional zu seinem Tonnengehalt; Ausnahmen hievon bestätigen auch hier — wie überall — die Regel.

Während die älteren Torpedoboote allmählich zum Küstendienst eingereiht wurden, rückten die neueren Typen zur Verwendung bei Escadren ein; späterhin entstanden noch die Divisions- oder Hochsee-Torpedoboote. Der Entwicklungsgang dieser Schiffsclasse wird am besten durch eine Zusammenstellung von Zahlen illustriert, welche sich auf das Torpedobootsmaterial unserer Flotte beziehen:

Gattung des Torpedobootes	Name	Erbaut im Jahre	Deplacement in Tonnen	Indicierte Pferdekräfte	Stündliche Geschwindigkeit in Seemeilen
3. Classe	»III«	1879	27	300	15
2. »	»IX«	1881	37	540	17
2. »	»XIII«	1883	47	600	17
1. »	»Habicht«	1886	78	900	19
1. »	»Elster«	1888	78	1000	19·5
Hochsee	»Viper«	1896	120	2000	26

Wie hieraus ersichtlich ist, nahm mit der Vergrößerung der Maschinenleistungen allerdings auch das Deplacement beträchtlich

zu; der bedeutende Gewinn an Geschwindigkeit gleicht aber zum Theile das Anwachsen der Bootsgrößen aus, welche überdies die Installierung von Breitseit-Lancierapparaten und die Vermehrung der Schnellfeuer-Kanonen am Bord ermöglichten.

Unsere Torpedoboote 3. Classe (»II« bis »VIII«) stellen die ältesten Typen dar; 1881 lieferte Yarrow die Boote »IX« und »X« ein, die als Musterboote für den etwas vergrößerten, sogenannten »Arsenaltyp« unserer Boote 2. Classe dienten, welche selbst schweren Seegang verhältnismäßig gut halten, aber nur geringe Kohlenvorräthe einnehmen können. Das Torpedoboot 3. Classe Nr. I wurde im Juni 1893 mittelst Eisenbahn von Pola nach Budapest transportiert und daselbst der Donau-Flottille eingereiht.

Die Torpedoboote 1. Classe, durch Schichau in Elbing oder nach Musterbooten in Pola und Triest construiert, übertreffen ihre Vorgänger in allen Einzelheiten, doch stehen ihre relativ hohen Geschwindigkeiten gegen jene unserer neuesten Hochsee-Torpedoboote, welche ihrem Namen entsprechende Eigenschaften besitzen, beträchtlich zurück. Immerhin bewährten sie sich anlässlich der Blockade von Kreta (1897) als vorzügliche See-Boote.

Von den beiden ersten Hochsee-Torpedobooten unserer Flotte wurde »Natter« durch Schichau, »Viper« durch Yarrow erbaut; das besonders gute Entsprechen der »Viper« bei ihren Erprobungen führte zur Beibehaltung dieses Typus für die nächsten vier Hochseeboote, deren Bau im Jahre 1898 beendigt wurde.

Unsere Marine besitzt somit: sechs Hochsee-Torpedoboote, vierundzwanzig Torpedoboote 1. Classe, einunddreißig 2. Classe und acht 3. Classe.

Bei einer ausgerüsteten Flotte sorgen für die Deckung des Bedarfes an Kohle und Munition militärisch besetzte und armierte Trainschiffe, welche dem Verbande staatlich subventionierter Dampfschiffahrts-Gesellschaften entlehnt und entsprechend adaptiert werden; diese Dampfer beschränken das Erfordernis an Trainschiffen der Kriegsflotte auf solche, welche ganz besonderen Aufgaben zu entsprechen haben und demgemäß bestimmte Einrichtungen erhalten.

S. M. Schiff »Miramar«, Kaiserliche Yacht.

Das Torpedo-Depotschiff »Pelikan« ist Mutterschiff der Torpedo-Flottillen, dank seiner Schnelligkeit und Größe kann es im Frieden auch zu Yachtzwecken verwendet werden; das Werkstättenschiff »Cyclop« gleicht mit seinen Hochöfen, Dampfhämmern und sonstigen Arbeitsmaschinen einem schwimmenden Arsenal und vermag selbst umfangreiche und schwierige Arbeiten am Bord durchzuführen. »Pola« ist Material-Transportschiff; es wird im Frieden vielfach als solches und als Expeditionsschiff für hydrographische Forschungsreisen verwendet.

Auf der Donau erhält unsere Flotte vier panzergeschützte Monitore, ein Patrouillenboot und das bereits erwähnte Torpedoboot 3. Classe. »Körös« und »Szamos« tragen zwei Thürme, »Leitha« und »Maros«, welche im Jahre 1894 umgebaut und modernisiert wurden, einen Thurm für die Unterbringung der 12 *cm*-Geschütze. Die Sprengung der Riffe am Eisernen Thor erweiterte die eventuelle Actionssphäre unserer Donau-Flottille in bedeutendem Maße.

In die Gruppe der Schiffe für den Missions-, Stations- und Küstendienst gehören eine Fregatte, zwei gedeckte und drei Glattdecks-Corvetten, vier Kanonenboote, vier Raddampfer und drei Segelyachten.

Die Großmachtstellung unserer Monarchie erfordert die Entsendung von Missionsschiffen nach anderen Welttheilen; in früheren Zeiten und in den meisten Fällen konnte der Gefechtswert solcher Schiffe in die zweite Linie rücken, der hohe Kohlenpreis an fernen Meeresküsten und die Nothwendigkeit seemännischer Ausbildung der Bemannungen bildeten gleichfalls Argumente für die Wahl getakelter Schiffe, welche den größten Theil der Reise unter Segeln zurückzulegen vermögen. Diesen Zwecken entsprechen unsere Corvetten und größeren Kanonenboote, wenngleich sie keineswegs so ausgezeichnete Segler sind, wie die einstigen Fregatten, welche für das Kreuzen unter Segeln günstige Formen besaßen, deren Linien aber bei der Einführung der Dampfkraft geändert werden mussten. Als Matrosenschule und zur Heranbildung der Mannschaft des Deckdienstes sind die getakelten Schiffe auch heute noch recht vortheilhaft, im überseeischen Dienste sind ihnen aber neuere

Typen, z. B. die »Zenta«-Classe, vorzuziehen, weil sie zur Repräsentation des Staates berufen sind und alle übrigen Seemächte für ähnliche Zwecke nur Schiffe neuester Construction verwenden. Die Fertigstellung moderner Kreuzer schreitet auch bei unserer Flotte allmählich vorwärts, die veralteten Corvetten, welche hoffentlich nur noch wenige Jahre bei der Besetzung auswärtiger Stationen mitwirken werden, Schritt für Schritt verdrängend.

Fregatten und gedeckte Corvetten führen ihre Geschütze in einem unter dem obersten Decke befindlichen Raum, in der »Batterie«; bei ungedeckten Corvetten, welche auch Glattdecks-Corvetten genannt werden, und bei Kanonenbooten entfällt dieser Raum, die Geschütze sind auf dem Oberdeck installiert.

Die Fregatte »Laudon« ist ein besonders schmuckes Schiff mit schönen Linien und stattlicher Takelage; sie besitzt nebst einer ziemlich starken Bestückung zwei Torpedo-Lancierapparate und Projectoren.

Etwas kleiner als diese Fregatte und leichter bestückt sind die gedeckten Corvetten »Saida« und »Donau«; sie besitzen ebenfalls eine Vollschiffs-Takelage, das sind drei mit Raasegeln ausgestattete Masten. Die Glattdecks-Corvetten »Aurora«, »Frundsberg« und »Zrinyi« sind als Barkschiffe getakelt, ihr Kreuzmast trägt keine Raaen; die Artillerie dieser Schiffe ist kaum nennenswert.

Die Kanonenboote »Albatros« und »Nautilus« (mit Barktakelage versehen) haben bereits mehrere transoceanische Reisen zurückgelegt und sich hiebei trotz ihrer Kleinheit bewährt; allerdings wird bei diesen Schiffen — und wohl auch bei den Glattdecks-Corvetten — die allgemeine Raumbeschränkung besonders in tropischen Klimaten und im Winter der Bemannung recht fühlbar. »Kerka« ist im Golfe von Cattaro stationiert und ankert vor der Marinestation Teodo; sie versieht die Seepolizei an der montenegrinischen Küste, welche im Sinne des Berliner Vertrages durch kleine Fahrzeuge unserer Flotte zu besorgen ist. »Hum« ist seit einiger Zeit zweiter Stationär am Goldenen Horn, er besitzt gleich »Kerka« nur einen getakelten Mast und zwei Pfahlmasten.

Die Raddampfer, deren Motor weniger stößt als die Schraube, eignen sich speciell für die Verwendung als Yachten. »Miramar«,

mit vornehmer Einfachheit ausgestattet, ist kaiserliche Yacht; »Andreas Hofer« liegt zur Verfügung des Statthalters und Militär-Commandanten im Königreiche Dalmatien vor Zara, »Taurus« zur Verfügung des österreichisch-ungarischen Botschafters bei der hohen Pforte vor Constantinopel. »Fantasie«, einstens Yacht des nachmaligen Kaisers von Mexiko, des Erzherzogs Ferdinand Maximilian, wird derzeit als Admiralsyacht verwendet.

Zur Förderung des Segelsportes und seemännischer Ausbildung des Personals der Sommer-Übungs-Escadren und des Centralhafens Pola dienen die sogenannten Beiboote; es sind dies die Segelyachten »Lily« und »Sophie«, als Schoner getakelt, dann der Kutter »Marcella«. Für die Ausbildung der Zöglinge der Marine-Akademie ist dieser der Kutter »Blackcock« zugetheilt.

Die zweite Hauptgruppe der Flottenliste bilden die Schiffe für specielle Zwecke und die Servitutschiffe. An ihrer Spitze steht das Casemattschiff »Kaiser«, welches das im Verhältnis zur Breite kürzeste Schiff unserer Flotte ist; es wurde 1871 aus dem Linienschiffe gleichen Namens, welches sich bekanntlich bei Lissa so wacker hielt, umgebaut. Wer es je gesehen, schwärmt von dessen groß und weit dimensionierten Räumen und Cabinen, welche bei modernen Schiffen den neuen Erfindungen und Einrichtungen Platz machen müssen. Die Fregatte »Radetzky«, ein Schwesterschiff der »Laudon«, ist derzeit als Artillerie-Schulschiff in Verwendung. Von den vier Schleppdampfern ist »Triton« Raddampfer, »Dromedar«, »Hippos« und »Büffel« sind Schraubenschiffe. »Triton« ist seit langen Jahren als Hafentender von Pola in Dienst gestellt und wird auch häufig zur Hilfeleistung für Schiffe in Seenoth ausgesandt, »Büffel« lag durch Jahre in Triest zur Verfügung des Seebezirks-Commandos. »Gigant« und »Pluto« sind Pumpenschiffe; sie besitzen mächtige Pumpenanlagen, die sowohl zur Bewältigung von Bränden als zum Entwässern verwendet werden können; die Pumpen des »Gigant« fördern beispielsweise bei Bränden bis zu 1400 *l* Wasser stündlich aus der See zum Brandobjecte. »Salamander« hat als Minenlegungs-Dampfer diesem Zweck entsprechende, besondere Einrichtungen; die Cisternenschiffe »Najade« und »Nymphe« führen bedeutende Wasservorräthe mit, die zur

Speisung moderner Schiffskessel unentbehrlich sind, »Najade« ist überdies mit einer leistungsfähigen Destillieranlage versehen.

Es erübrigen noch als dritte Hauptgruppe die »Schulschiffe«.

Hieher gehören in erster Linie die Schiffe der Artillerieschule, deren Hauptschiff die bereits genannte Fregatte »Radetzky« ist; die Schüler und die fixe Bemannung (zusammen etwa 700 Mann) sind theils auf der Fregatte, theils auf dem Bequartierungsschiff »Erzherzog Ferdinand Max« untergebracht. Dieses ist die ehe-

Die Officiers-Messe S. M. Schiffes »Kaiserin Elisabeth«.

malige Panzerfregatte, welche in der Seeschlacht von Lissa Tegetthoffs Flaggenschiff war, unter dem Befehle des Linienschiffs-Capitäns, nachmaligen Admirals und langjährigen Marine-Commandanten Freiherrn v. Sterneck stand und die italienische Panzerfregatte »Rè d'Italia« in den Grund bohrte. Weiters sind der Artillerieschule die beiden seegehenden Beischiffe »Spalato« und »Sansego« für die Durchführung der Scheiben-Schießübungen mit Geschützen zugewiesen; jenes wurde bereits bei den Kreuzern erwähnt, »Sansego« ist ein älteres, kleines Kanonenboot.

Hauptschiff der Torpedoschule ist die ehemalige Yacht »Greif«, welcher als seegehendes Beischiff das Torpedoschiff »Zara« zugetheilt ist; zur Durchführung der Torpedoboots-Übungen werden

dieser Schule fallweise die benöthigten Torpedoboote 1. und 2. Classe zugewiesen.

Das Schiffsjungen-Schulschiff »Schwarzenberg« (die ehemalige Corvette »Dandolo«) liegt mit seinen drei Beischiffen, den kleinen Segelbriggs »Artemisia« und »Camäleon« und dem Segelschoner »Bravo« im Hafen von Sebenico. Diese Beischiffe sind die ältesten Fahrzeuge unserer Flotte und stammen noch von der Werfte des See-Arsenals in Venedig; die Kiellegung der »Artemisia« erfolgte im October 1839, »Bravo« wurde im Jänner 1835 zum Transportschoner umgestaltet, »Camäleon« im Juni 1840 der ersten durchgreifenden Ausbesserung unterzogen.

In der Liste der Hulks finden sich Namen von gutem Klange; manches dieser baufälligen und abgetakelten Schiffe führte vor Zeiten als dazumal würdiger und stolzer Vertreter unserer Flotte deren ruhmreiche Flagge an die entlegensten Küsten der fernen Weltmeere. So vor allen die Fregatte »Novara«, für immer berühmt durch ihre mit einem wissenschaftlichen Stabe vollführte Erdumsegelung; dann der Raddampfer »Elisabeth«, welcher den späteren Kaiser Max von Mexiko an die Gestade der amerikanischen Ostküsten führte. Einzelne Hulks leisten noch immer gute Dienste: das Ex-Kanonenboot »Dalmat« ist Bequartierungshulk für Arsenals-Mannschaften und die Taucher-Abtheilung in Pola, »Grille« befindet sich vor Teodo in ähnlicher Verwendung, die Ex-Segelfregatte »Bellona« wird seit mehr als einem Jahrzehnt als Bequartierungsschiff der im Arsenalsrayon vertäuten Schiffe in I. Reserve und als Überwachungsschiff für in II. Reserve stehende Fahrzeuge verwendet.

Stets befindet sich ein Theil der Flotte in ausgerüstetem, d. i. vollkommen kriegsbereitem Zustande; die betreffenden Schiffe sind entweder unter den Befehlen eines Flaggen-Officiers zu einer Escadre (Schiffs-Division) vereinigt, oder mit besonderen Missionen ausgesandt und der Marine-Centralstelle, manchmal auch dem Hafen-Admiralat in Pola direct unterstellt. Sie führen unter allen Umständen die ganze Bemannung, sämmtliche Waffen, die vollen Munitions- und sonstigen Vorräthe am Bord. Die übrigen Schiffe werden, wenn nicht in Zurüstung oder Reparatur begriffen, in

einem bestimmten Bereitschaftszustand erhalten, welcher die rasche und gesicherte Indienststellung der Flotte gewährleistet.

Als »Ausrüstungs-Bereitschaft« wird das letzte Übergangsstadium vor der Indienststellung bezeichnet. Stab und Mannschaft befinden sich fast vollzählig am Bord; die Stahlgranaten, Kohlen, Geschütze, Boote, das vollkommene Ausmaß an Ausrüstungs-, Ersatz- und Verbrauchsmaterial, endlich Lebensmittel für 14 Tage sind auf dem Schiffe vorhanden; die übrige Munition, Handwaffen und Torpedos liegen zur sofortigen Einschiffung in den betreffenden Magazinen am Lande bereit; die Maschinen-Complexe werden wie am Bord ausgerüsteter Schiffe instandgehalten.

Als Normal-Bereitschaftszustand der Schiffe gilt die »I. Reserve«. Schiffe in diesem Verhältnisse liegen an den Quais des See-Arsenals vierkant vertäut, der Gesammt-Detail-Officier ist provisorischer Schiffs-Commandant; ein Maschinenleiter (oder Ingenieur) und ein Commissariatsbeamter, weiters ein kleiner Mannschaftsstand sind am Bord eingeschifft. Lebensmittel, Seekarten und nautische Instrumente, Munition und Handwaffen, Torpedos und einzelne Kleinigkeiten ausgenommen, ist das gesammte Ausrüstungsgut am Bord verstaut; die Mannschaft hält das Schiff in Stand und wird fallweise auch zu verschiedenen Unterrichten herangezogen. Schiffe in I. Reserve können sonach binnen kürzester Frist vollkommen ausgerüstet werden; der Indienststellung geht mitunter die vorerwähnte Ausrüstungs-Bereitschaft voraus, ist aber als Übergangsstadium keineswegs bedingt.

Schiffe, welche bestimmte Arbeiten durchzuführen haben, um in die I. Reserve (oder in Ausrüstungs-Bereitschaft) versetzt zu werden, befinden sich in II. Reserve. Ihre Instandhaltung erfolgt durch das Überwachungsschiff und dessen Mannschaft; das gesammte Inventargut, Boote und leichtere Geschütze werden in Magazinen am Lande bereit gehalten; Maschinen und Hilfsmaschinen bleiben in ihren Hauptbestandtheilen vollkommen intact.

Neugebaute oder einem Umbau unterzogene Schiffe befinden sich während der Arbeiten zur Versetzung in einen der vorgenannten Bereitschaftszustände in »Zurüstung«; jedes Schiff bleibt nach seiner Außerdienststellung — noch vor der Übernahme in

das Reserveverhältnis — durch eine bestimmte Zeit im sogenannten »Abrüstungs-Zustande«, währenddessen eine durchgreifende Instandsetzung des Schiffskörpers und des Maschinen-(Kessel-)Complexes stattfindet.

Die nicht in Dienst gestellten Torpedoboote werden unter geräumigen Stapeldächern auf das Land geholt und in einer Bereitschaft gehalten, welche deren sofortige Ausrüstung ermöglicht.

* * *

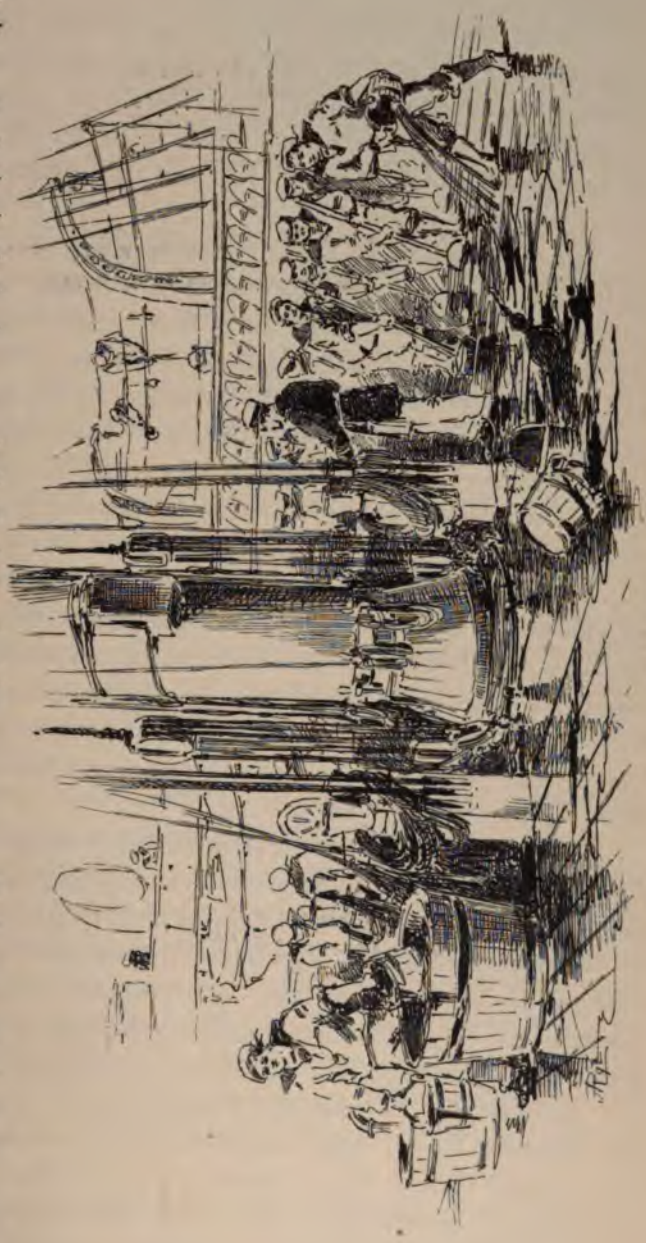
Zu den bewunderungswürdigsten Gebilden der Menschenhand zählt gewiss auch das moderne Kriegsschiff; fast alle technischen Errungenschaften und Erfahrungen finden in seinem riesigen, complicierten Stahlbau entsprechende Verwertung. Das stete Streben nach thunlichster Vollkommenheit, gegenwärtig mehr denn je das leitende Motiv in allen Flottenfragen, nützt von Fall zu Fall jeglichen Fortschritt in der Bearbeitung der Metalle, in der Construction von Treibapparaten und Kampfmitteln aus; es ersetzt die schwache Kraft des Menschen durch Hilfs- und Arbeitsmaschinen, bildet eine nie versiegende Anregung in dem lebhaften Wetteifer zwischen Zerstörungs- und Schutzeinrichtungen und vermeidet Alles, was einem Stillstande gleichkäme.

Aus vorzüglichem Materiale zusammengestellt, in allen Theilen sorgfältig verbunden, wächst das neue Schiff auf seiner Werfte rasch in die Höhe; nach kurzer Bauzeit läuft es vom Stapel, der Maschinenconstructeur versieht es mit dem vollendetsten Treibapparate, die Panzerung — möglichst widerstandsfähig — wird aufgelegt, die artilleristische Armierung installiert, Detail fügt sich an Detail, bis der stolze Kämpe bereit ist, die Meeresfluten zu durchfurchen und seine Aufgabe zu erfüllen.

Die große Verschiedenheit der einzelnen Schiffstypen bringt es mit sich, dass die Beschreibung des Kriegsschiffes und seiner Bautheile nur durch die Wiedergabe allgemeiner Grundzüge erfolgen kann; die Ausrüstungsgegenstände, die eigentliche Einrichtung der Schiffe sind hingegen, wenigstens in ihrer Art und ihrem Principe, für alle Schiffe gleich.

Der unterste Theil eines Schiffes — dessen Kiel — ist aus geschmiedeten Barren zusammengefügt; als Abschluss der beiden

Schiffsenden ragen vom Kiele der Vor- und der Achtersteven zwei mächtige Schmiedestücke empor. Das seitliche Gerippe bilden die Spanten, welche aus Blechen und Façonbarren zusammengesetzt und durch Längsbänder verstützt sind; über den Spanten liegt die Außenhaut, welche die äußerste Schiffswand darstellt und aus gleichmäßig dicken, rechteckigen Stahl-(Eisen-)Platten besteht, die sich zu stumpf aneinanderstoßenden Blechgängen vereinigen und dicht an die Spanten genietet werden. Wo sie besonderer Beanspruchung ausgesetzt ist oder



Deckwaschen.

einen gewissen Schutz (z. B. bei Geschützständen gegen Kleingewehrfeuer) bieten soll, wird die Außenhaut gedoppelt.

Große Schiffe erhalten einen Doppelboden, welcher sie auch nach einer Beschädigung der Außenhaut schwimmfähig erhält; solche Doppelböden reichen stets über den größten Theil der Schiffslänge und bilden durch die volle Ausführung einzelner Spanten wasserdichte Zellen, die durch gut verschließbare Mannlöcher zugänglich sind.

Im allgemeinen erhält jeder zweite (unter schweren Geschützen auch jeder) Spant ein Profileisen als Deckträger angenietet; über diesen Träger breitet sich eine Blech-Eindeckung aus, welche ihrerseits wieder mit Linoleum oder hölzernen Bohlen belegt wird und ein »Deck« bildet. Zur Aufnahme der Treppen, für Munitionspassagen und Ventilationsschachte wird das Deck entsprechend ausgeschnitten, wodurch die »Luken« entstehen, deren Einfassung, der »Scherstock«, sich aus aufrechtstehenden Blechen zusammensetzt; die Scherstöcke jener Luken, die in einem unter der Schwimmlinie liegenden Deck eingeschnitten sind, erhalten wasserdicht abschließende Deckel. Die Deckbeplankung besteht aus Föhren-, Lärchen-, am besten Teakholz, welches durch Bolzen mit versenkten Köpfen auf der Blecheindeckung (manchmal direct auf dem Deckträger) befestigt wird; die Deckträger erhalten eiserne Stützen, welche bei jedem dritten entfallen können, wenn das betreffende Deck nicht besonders belastet ist.

Eine weitere Versteifung des Schiffsverbandes wird durch die Quer- und Längsschotte hergestellt, welche gleichzeitig und im Vereine mit den bereits erwähnten Zellen die Untertheilung des Schiffes in wasserdichte Räume bewirken; solche Schotte, fest vernietete Blechwände, erhalten an den erforderlichen Stellen wasserdichte Thüren, die für gewöhnlich, speciell in den tiefstgelegenen Räumen, geschlossen bleiben. Ein größeres Kriegsschiff zählt 150 bis 200 wasserdichte Räume, es können deren vier bis sechs sich mit Wasser füllen, ohne das Schiff zum Sinken zu bringen. Die Schott-Thüren sind entweder in Angeln drehbar oder verschiebbar eingerichtet; für den untersten »Raum« werden verschiebbare vorgezogen, in welchem Falle sich deren Be-

thätigungs-Apparat ober der Schwimmlinie befindet. Die Abschluss-Vorrichtung wasserdichter Thüren muss einfach und sicher functionieren, sie bot speciell in den letzten Jahren Anlass zu zahlreichen, meist wirklich zweckentsprechenden Erfindungen.

Zum Schutze gegen die zerstörende Wirkung feindlicher Geschosse versieht man die Schiffe mit widerstandsfähigen Panzerungen. Die ersten Panzerfregatten waren von einer ziemlich schwachen, dazumal aber genügenden Eisenhülle fast gänzlich umgeben, welcher »Gürtelpanzer« auch heute noch nur wenig unter die Schwimmlinie des Schiffes reicht, weil das dichte Medium Wasser die Durchschlagsfähigkeit eines Geschosses sehr bald stark reduciert oder gänzlich aufhebt. In dem Concurrenzkampfe zwischen der gesteigerten Geschützwirkung und dem Panzerschutze nahm das Gewicht des Panzers trotz der Einführung von Stahlplatten (an Stelle der bei gleicher Widerstandskraft bedeutend dickeren Schmiede-Eisenplatten) derart zu, dass man sich nunmehr darauf beschränken muss, den Schiffskörper an der Wasserlinie (Gürtelpanzer), im Bereiche der Munitionspassagen und Geschützstände, endlich den Commandoplatz zu panzern. Gegen die sogenannten Stechschüsse (Mörser- oder »geworfene« Projectile mit steiler Flugbahn) wird der untere Schiffsraum, welcher die Munitionskammern, Maschinen- und Kesselanlagen enthält, durch ein gewölbtes Panzerdeck geschützt.

Panzerplatten erhalten immer eine Holzrücklage, welche vermöge ihrer Elasticität die Widerstandsfähigkeit der Platten gegen Zertrümmerung bedeutend erhöht; man wählt hiefür Teakholz, das dem Eisen und Stahle gegenüber conservierend wirkt, während beispielsweise Eichenholz durch seinen Gerbsäuregehalt sehr schädlich wäre. Die Verbindung des Panzers mit dem Schiffskörper wurde zur Zeit der geschweißten Eisenplatten durch von außen eingetriebene kräftige Schraubenbolzen hergestellt; bei Compound- und Stahlplatten schraubt man die Bolzen von der Innenseite des Schiffes nur so weit in den Panzer, dass dessen äußere Schichte intact bleibt.

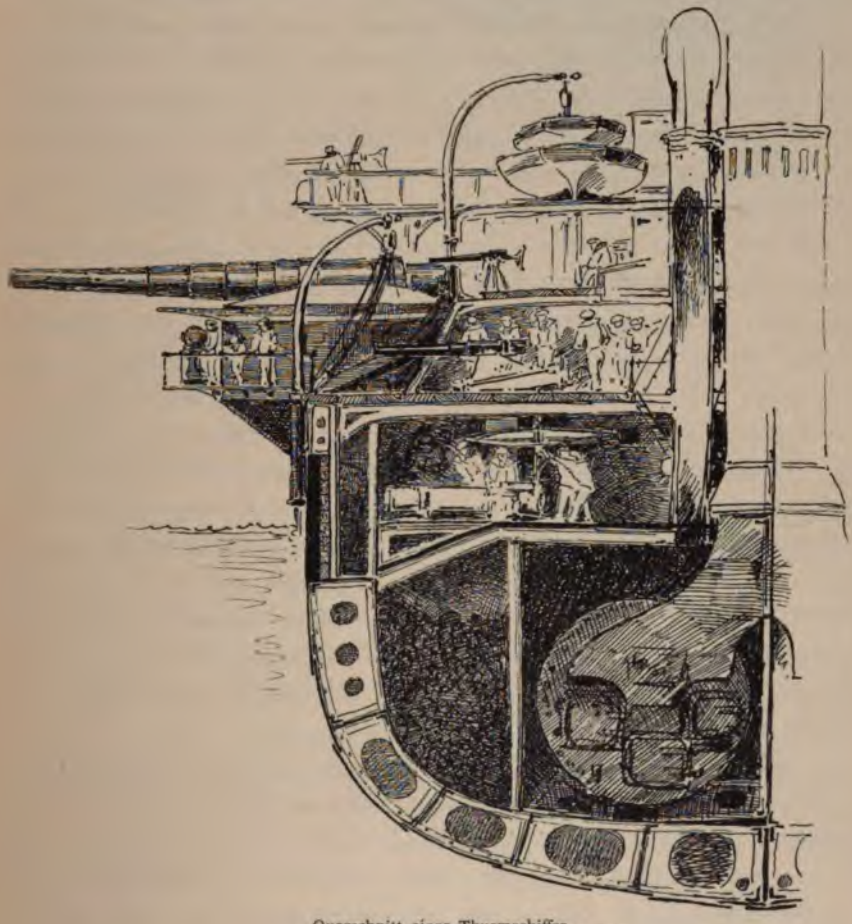
Der Vordertheil jedes Schiffes ist dessen »Bug«, der rückwärtige das »Heck«; die zur rechten Hand eines mit dem

Gesichte gegen den Bug gewendeten Beschauers liegende Seite wird »steuerbord«, die zur linken Hand »backbord« genannt. Der Schiffskörper wird durch die Decke in mehrere obereinander liegende Räume geschieden, die bei älteren Schiffen durch deren ganze Länge ziehen; zu unterst befindet sich der »Raum«, über diesem das »Banjerdeck«, dann folgt das »Batteriedeck« und schließlich das »Oberdeck«, welches zumeist am Bug und am Heck je einen eingedeckten Aufbau, die »Vorderschanze« und das »Hüttendeck«, trägt. Bei neuartigen Schiffen wird diese Eintheilung oftmals verschiedenartig modificiert, indem noch einzelne Untertheilungen eingeschoben sind und sich über dem Oberdecke noch ein »Manöverdeck« erhebt, welches sich mitunter auf ein »Bootsdeck« oder auf »Bootsbrücken« reduciert. Spricht man vom »Deck« ohne nähere Bezeichnung, so ist damit immer das Oberdeck gemeint.

Im allgemeinen enthält der Raum die Maschinen und Kessel, die Kohlen-, Munitions- und Torpedodepots; im Banjerdecke befinden sich die Wohnräume, das Batteriedeck trägt die schweren und mittleren Geschütze. Die leichte Artillerie ist auf und über dem Oberdecke vertheilt, die Boote werden auf diesem oder auf noch höher liegenden Aufbauten eingesetzt; Panzerthürme schwerer Geschütze erheben sich entweder über dem Batteriedeck oder sind auf dem Oberdeck angeordnet; erstreckt sich der Bestreichungswinkel solcher Geschütze über einen Schiffstheil, so erhält dieser ein eisernes, nicht mit Holz beplanktes Deck und nur abnehmbare Aufbaue (Windfänge, Scherstöcke etc.) — es entsteht somit ein »Eisendeck« oder »Freideck«.

Der beigefügte Querschnitt eines modernen Thurmschiffes erläutert die eben beschriebene Construction und Einrichtung; vorerst fällt das tief in die See getauchte »lebende Werk« des Schiffes auf, also jener Theil, der unter dem Meeresspiegel liegt; der Doppelboden mit seinen Zellen und die verticalen Schotte der wasserdichten Räume lassen sich unschwer erkennen. Gegen die Schiffsmitte zu liegen die Kessel, welche eine gemeinsame Rauchkammer besitzen und durch diese mit den mächtigen Schloten communicieren; zwischen dem Kesselraum und der Schiffswand sind die

Kohlendepots angeordnet. Oberhalb des Kessel- und Maschinencomplexes, dann der nebenan liegenden Munitionsräume, spannt sich vom Buge bis zum Hecke des Schiffes das Panzerdeck, welches die unter ihm befindlichen Schiffstheile schützt und wasserdicht



Querschnitt eines Thurmschiffes.

abschließbare Öffnungen besitzt; kräftige Ventilatoren versorgen die tiefgelegenen Räume mit frischer Luft.

Der Wasserlinie zunächst liegt der Stahlpanzer der Citadelle mit seiner Teakholzunterlage; an diese reihen sich die Kofferdämme, welche mit Korkholz gefüllt sind, damit bei einer Beschä-

digung des Panzers und seiner Rücklage möglichst wenig Wasser eindringen könne. In dem Raum über dem Panzerdecke befindet sich eine Torpedo-Lancierstation, über dieser ein Breitseitgeschütz mittleren Calibers; der Thurm des schweren Geschützes ragt über die Bordwand hinaus, noch höher liegen die Bootsbrücken.

Alle Aufbaue des Schiffes, Masten und Schlote natürlich ausgenommen, überragt die Commandobrücke, welche in ihrer Mitte einen panzergeschützten Thurm trägt und dem Commandanten (dem Wachofficier) einen vortrefflichen Ausblick gewährt; sämmtliche zur Befehlgebung und Schiffsführung dienenden Apparate sind im Thurme concentriert, größtentheils aber auch auf der Brücke, welche in See den gewöhnlichen Aufenthaltsort des befehligenden Officiers bildet, untergebracht. Sprachrohre, zu den Thurmgeschützen, Batteriesectionen, Torpedo-Lancierstationen und in die Maschine führend, ermöglichen die mündliche Befehlsübermittlung; elektrische oder mechanische Maschinen-Telegraphen übertragen die Einstellung des Commandozeigers von der Brücke auf gleichartige, in der Nähe des Wach-Maschinenbeamten installierte Apparate, worauf jedesmal, als Beweis der richtig erfolgten Ablesung, ein von der Maschine aus bethätigter Controlzeiger dem Commandozeiger nachfolgen muss. Compass und Dampfsteuerrad stehen hier unter unmittelbarer Aufsicht des Vorgesetzten; Rotationsindicatoren und automatische, mit der Steuerpinne in Verbindung stehende Controlzeiger ermöglichen jederzeit genaue Ablesungen des Maschinenganges und der Steuerstellung.

Achter der Commandobrücke befinden sich die Boote, welche in ihrer Mannigfaltigkeit den verschiedenen maritimen und militärischen Anforderungen des Dienstes entsprechen und deren Zahl sich in erster Linie nach der Größe und dem Bemannungsstande des Schiffes richtet. So besitzt beispielsweise S. M. Schiff »Kronprinz Erzherzog Rudolf« zwei Dampfbarkassen, eine Segelbarkasse, zwei Segelkutter 1. Classe und zwei Segelkutter 2. Classe, einen Rettungskutter, ein Gigg für den Commandanten, zwei Jollboote, eine Jolle und zwei Putzjollen; im Falle der Verwendung als Flaggenschiff erhält es überdies für den Admiral und den Flaggenstab einen Kutter als Galaboot, ein Admiralsgigg und ein vierriemiges Gigg.

Die Segelbarkasse hat 16 Riemen, die Pinasse 14, der Rettungskutter 10, die Jolle 2, das Commandantengigg 6, das Admiralsgigg 8; die Kutter haben 12 und die Jollboote 6 Riemen. In Putzjollen, welche hauptsächlich bei der Reinigung des Schiffes an der Wasserlinie verwendet werden, bedient ein Matrose zwei kurze Riemen; in allen anderen Booten sitzt je ein Mann am Riemen, nur in den Barkassen handhaben manchmal je zwei Mann einen der besonders langen und schweren Riemen. Bemerkt sei, dass man die Ruder zur See immer mit dem Namen »Riemen« bezeichnet und unter »Ruder« kurzweg das Steuerruder meint.

Nach der Bauart unterscheidet man Diagonal-, Klinker- und Karvielboote.

Diagonalboote besitzen meist nur wenige Spanten und eine doppelte, diagonal liegende Außenbeplankung, sie sind fest und leicht, doch ziemlich theuer und schwer zu reparieren.

Die Planken der Klinkerboote laufen horizontal, der Rand einer oberen Planke überdeckt stets den angrenzenden der unteren; die Spanten, aus gewöhnlichen Holzleisten bestehend, werden dem fertigen Boote zur Stärkung des Verbandes eingebogen. Diese Bootsgattung ist die billigste und dem Auge gefälligste, Reparaturen an der Beplankung sind aber äußerst kostspielig und zeitraubend.

Karvielboote werden nach Art der größeren Holzschiffe gebaut, ihre Spanten aus Ulmenholz-Aststücken geschnitzt; die Planken laufen horizontal, überlappen sich jedoch nicht. Solcherart gebaute Boote haben zwar den Vorzug leichter Reparatur für sich, sind aber weit schwerer als die beiden vorerwähnten Bootsgattungen.

Im Gegensatze zu den meisten fremden Marinen, bei welchen die Klinkerboote vorwiegen, werden bei uns fast sämmtliche Bootstypen nach dem Diagonalsysteme construiert; Ausnahmen bilden Giggs und Torpedobootsjollen (Klinker), dann Jollboote und Jollen (Karviel). Eine Ruderbarkasse 1. Größenclasse ist etwa 12 *m* lang, 3 *m* breit und wiegt leer etwas über drei Tonnen; die Torpedobootsjollen, unsere kleinsten Boote, sind ihrem Zweck entsprechend leicht gebaut und wiegen bei 4 *m* Länge und 1·5 *m* Breite rund 140 *kg*.

Als Stütze und zur Versicherung eingesetzter Boote dienen mit Leder gefütterte Sättel, die »Bootsklampen«, welche sich an bestimmte Quersectionen des ihnen zugehörigen Bootes anschmiegen. Die Übertragung eines Bootes aus dem Wasser auf seine Klampen und umgekehrt von der seefesten Lagerung zum Gebrauch erfolgt durch Verwendung von Ladebäumen oder Krahnen. Jene sind

Einsetzen eines Bootes mit dem Ladebaume.

lange und kräftige Rundhölzer oder aus Stahlblechen zusammengesetzt, mit dem unteren Ende in eine Spur eingelassen und am Oberende durch einen Flaschenzug, den »Toppenant«, gestützt; ein zweiter Flaschenzug, das »Bootstakel«, hängt vom Kopfende des Ladebaumes frei zum Boote herab, der starke Haken der unteren Rolle wird mit dem Hiss-Stroppe des Bootes verbunden. Bootskrahne, welche fast immer paarweise vorhanden sind, werden

als Kastenkrahne aus Blechen zusammengesetzt oder als große Schmiedestücke erzeugt; von ihren freien Enden hängt je ein Takel zum Hissen der Boote herab, die Fußenden ruhen in beweglichen Spuren, um das gehisste Boot von der Außenseite des Schiffes über das Deck eindrehen oder durch Heben (»Auftoppen«) der Krahne genügend gegen die höheren Wellenkämme sichern zu können.

Hoch über die Bootsbrücken empor ragen die mächtigen Schlote, welche den Verbrennungsgasen der Kesselfeuer freien Abzug gewähren; nachströmende kalte Luft streicht durch die Roste, facht die Feuer an und führt den lodernden Flammen stets neuen Sauerstoff zu. Bei Maschinen mit großem Dampfverbrauch und bei forcierten Arbeitsleistungen reicht dieser natürliche Zug — trotz der beträchtlichen Schlothöhe — zur intensiven Wärmeerzeugung in den Kesseln nicht aus; in solchen Fällen wird durch Anwendung künstlichen Zuges der Verbrennungsprocess beschleunigt.

In dem Unterschiede zwischen den Kofferkesseln und den eincylindrigen Maschinen mit Einspritz-Condensation der ersten Panzerschiffe und den modernen Wasserrohrkesseln, den Compoundmaschinen mit Oberflächencondensatoren und Zusatzwassererzeugern neuerer Schiffe documentiert sich ein großartiger Fortschritt; geringerer Kohlenverbrauch und erhöhte Geschwindigkeit waren die Losungsworte, welche zu solchen Errungenschaften anspornten, ununterbrochen folgten einander Erfindungen und Verbesserungen. Trotz hoher Kolbengeschwindigkeit zeichnen sich die neuen Maschinen auch durch ihre große Ökonomie im Wasserverbrauch aus, was umso günstiger ist, als ihre heiklen Kessel mit Süßwasser gespeist werden und dessen Ersatz ohne Beeinträchtigung der Actionsfähigkeit des Schiffes gesichert bleiben muss. Mächtigen Oberflächencondensatoren mit zahllosen Kühlrohren wird der nicht verbrauchte Dampf zugeführt, verschiedenartige Destillieranlagen erzeugen theils Trinkwasser für die Bemannung des Schiffes, theils Speisewasser für die Kessel. Rastlos thätige Ventilatoren besorgen den steten Luftwechsel; die Verbrennungsrückstände werden durch Aschenhiss-Maschinen behufs Überbordwerfen auf Deck gefördert oder durch Aschen-Ejectoren direct in die See geschleudert. Speise-

pumpen — oftmals automatisch angetrieben und abgestellt — erhalten den Wasserstand in den Kesseln auf seiner erforderlichen Höhe.

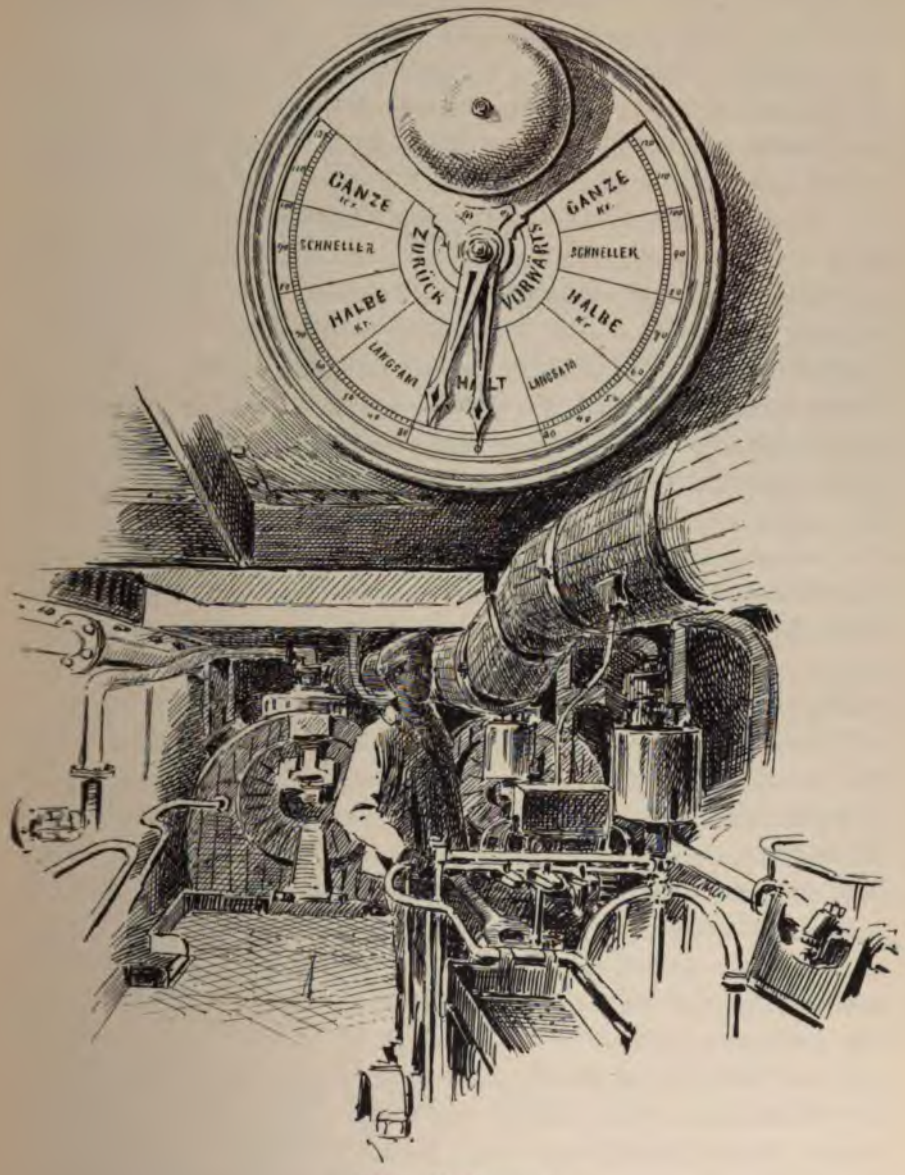
Solche moderne Maschinen imponieren durch ihre Ausdehnung, ihre geistvoll ersonnenen und nützlichen Details, wie nicht minder durch die bedeutende Leistungsfähigkeit, welche ihnen eigen ist; eine wenigstens allgemeine Orientierung über deren Verhältnisse und Einrichtungen dürfte durch die nachstehende Beschreibung der Maschinen- und Kesselanlagen unseres Schlachtschiff-Typus »Wien« geboten werden.

Bei diesen Schiffen betreiben zwei von einander getrennte, verticale, dreicylindrige Maschinen mit dreifacher Expansion die beiden dreiflügeligen Schiffsschrauben, deren Durchmesser 4·42 *m* beträgt. Die Leistung beider Maschinen erreicht bei natürlichem Zug in den Kesseln 6000, bei Anwendung eines künstlichen, verstärkten Zuges 8000 indicierte Pferdekräfte, welche den Schiffen eine stündliche Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 16 Seemeilen (29·6 *km*), beziehungsweise 17·25 Seemeilen (32 *km*) zu ertheilen im Stande sind; dieser Geschwindigkeit entsprechen 140 Umdrehungen der Schrauben pro Minute.

Der Hochdruckcylinder besitzt 850, der Mitteldruckcylinder 1300 und der Niederdruckcylinder 2000 *mm* Durchmesser; die Länge des Kolbenhubes beträgt 900 *mm*. Jede der beiden Maschinen ist mit einem Condensator von 550 m^2 Kühlfläche ausgestattet.

»Monarch« und »Wien« haben fünf cylindrische Feuerrohrkessel, darunter drei doppelendige zu sechs Feuerungen, welche in je einer Abtheilung, und zwei einfache zu drei Feuern, die in einem gemeinschaftlichen Raum untergebracht sind. Alle Kessel sind aus Siemens-Martin-Flusseisen für eine Betriebsspannung von 11 *kg* Überdruck pro Quadratcentimeter gebaut; ihr Durchmesser beträgt 4240 *mm*, die Länge der doppelendigen 5680 *mm*, der einfachen 2690 *mm*. Das mächtige, dampferzeugende Kohlenfeuer bedeckt eine totale Rostfläche von 53 m^2, die entwickelten Feuergase bestreichen eine Heizfläche von 1465 m^2.

Jeder der vier Kesselräume besitzt für die Kesselspeisung je eine Haupt- und Hilfsspeisepumpe; zur Erzeugung des Unterwindes



Aus dem Maschinenraume.

bei künstlichem Zuge dienen acht Ventilatoren mit eigenen Antriebsmaschinen.

Bei gefüllten Kesseln, Condensatoren und Rohrleitungen wiegt der Maschinencomplex 850 *t*.

»Monarch« und »Wien« können in ihren Kohlendepots 500 *t* Kohle unterbringen; es reicht dieser Vorrath, bei einer stündlichen Fahrgeschwindigkeit von 10 Seemeilen, für die Zurücklegung von 3000 Seemeilen (5550 *km*) aus.

Das erste mit Wasserrohrkesseln ausgestattete Schlachtschiff unserer Flotte ist die »Budapest«, welche — abweichend von den Schwesterschiffen — Bellevillekessel erhielt. Man rühmt diesem jüngsten Kesseltypus ganz bedeutende Vorzüge nach, die hauptsächlich in der Möglichkeit rascher Dampferzeugung, in hohen Betriebsspannungen und der Gewichtsersparnis infolge geringeren Wassergehaltes gipfeln; auch kann die Intensität des Betriebes leicht geändert werden und ist die Gefahr der Kesselexplosion verringert.

»Budapest« besitzt 16 solche Kessel, welche in wasserdicht abschließbaren Räumen derartig mit der Rückwand gegen die Schiffsmitte installiert sind, dass vier getrennte Heizräume entstehen. Für eine Betriebsspannung von 17·6 Atmosphären bestimmt, wurden diese Kessel aus bestem Stahl erzeugt. Bemerkt sei, dass der Dampf vor seinem Eintritt in die Maschine durch Reductionsventile auf einen Arbeitsdruck von 11 Atmosphären gebracht wird. Die Rostfläche beträgt 67, die totale Heizfläche 2092 m^2; das Aufspeisen der Kessel erfolgt automatisch, indem jede der acht Speisepumpen sich selbstthätig in Betrieb setzt, sobald der Wasserstand im Kessel unter den normalen sinkt, und sich auch wieder selbstthätig abstellt; die Zufuhr der für den Betrieb nöthigen Verbrennungsluft besorgen acht Ventilatoren und vier Luftcompressoren.

Die Ersparnis an Maschinengewicht, welche durch Installierung der Wasserrohrkessel auf S. M. Schiff »Budapest« gegenüber dessen Schwesterschiffen erzielt wurde, beträgt nahezu 100 *t*; sie gestattete eine derart namhafte Vergrößerung der Kohlendepots, dass »Budapest« bei 10 Seemeilen Geschwindigkeit eine Strecke von 3600 Seemeilen (6670 *km*), demnach um 600 Meilen mehr als »Monarch«, zurückzulegen vermag.

Den Treibapparaten steht an Wichtigkeit die zu hoher Vollendung gelangte Schiffsartillerie zunächst.

Die Geschütze, heutzutage durchwegs gezogene Hinterlader, theilen sich in schwere (mit mehr als 15 *cm* Caliber), in mittlere (12 und 15 *cm* Caliber) und in leichte. Verkürzen bestimmte Vorrichtungen die zum Laden benöthigte Zeit, so nennt man die betreffenden Geschütze Schnellade-Kanonen; eine weitere Steigerung dieses Vortheiles, somit der Raschheit in der Schussabgabe, führt zu den Schnellfeuer-Kanonen, welche sich derzeit noch auf kleine und mittlere Caliber beschränken.

Die schweren Geschütze der operativen Flotte sind sämmtlich Krupp'scher Provenienz und mit Keilverschluss versehen; die mittleren und leichten Geschütze stammen theils von Krupp, theils von Skoda in Pilsen; die Beibatterien der älteren Casemattschiffe, dann die Boots- und Landungsgeschütze sind 9, beziehungsweise 7 *cm*-Uchatius-Kanonen. Vereinzelt auf den älteren Schiffen finden sich noch Armstrong-Vorderlad-Kanonen (»Kaiser«), 15 *cm*-Uchatius-Kanonen (»Saida«, »Donau«) und Wahrendorfgeschütze mit Kolbenverschluss (Glattdeckscorvetten und Kanonenboote).

Die Thurmkanone der neuen Panzerschiffe und Rammkreuzer ist das 35 oder 40 Caliber lange 24 *cm*-Geschütz, das mittlere Caliber wird durch 6 bis 12 ebenso lange 15 *cm*-Geschütze repräsentiert; »Kronprinz Erzherzog Rudolf« und die Schiffe der »Tiger«- und »Zenta«-Classe haben als Beibatterie, beziehungsweise Hauptbatterie lange 12 *cm*-Geschütze; die kleinen Schnellfeuer-Kanonen besitzen 7 *cm*, 47 und 37 *mm* Caliber, deren letztgenannte, wie auch die Gewehrcaliber-Mitrailleuse für die Marsen bestimmt sind.

Die Geschützrohre ruhen in Raperten, deren Rücklauf nach dem Schusse durch — vorwiegend hydraulische — Bremsen gehemmt wird, auf verschiedenartigen Schlitten; die Bewegungsmechanismen der Rohre, Raperte und Schlitten, sowie die sonstigen zugehörigen Vorrichtungen sind so vielgestaltig, dass selbst deren möglichst kurze Beschreibung den Rahmen dieses Buches überschreiten würde.

Unter dem Sammelnamen »Munition« werden im allgemeinen nur die Geschosse, die Pulverladungen und deren Entzündungs-

mittel verstanden; im weiteren Sinne gehören zur Munition auch die für Zwecke der Nachtsignalisierung bestimmten Feuerwerkskörper.

Die Bekämpfung verschieden gestalteter Ziele bedingt gewisse Unterschiede in der Geschoss-Construction; dem gesteigerten Panzerschutze der Schiffe entspricht beispielsweise eine gesteigerte Percussionswirkung des angewandten Zerstörungsmittels, der Kampf gegen Truppen am Land erfordert Sprenggeschosse, welche in möglichst viele Theile zersplittern.

Das Percussionsgeschoss hat durch die Kraft seines Aufschlages Deckungen von besonderer Widerstandsfähigkeit, die zur See als Schiffspanzer vorkommen, zu durchschlagen, seine gegenwärtig übliche Form ist die Stahlgranate, welche nebst einer massiven, gehärteten Spitze in ihrem unteren Theil eine Sprengladung besitzt; durch die Wucht des Auftreffens auf den Panzer entzündet, verstärkt diese Sprengladung durch ihre deteriorierende Wirkung den Durchschlagseffect. Vorgänger der Stahlgranate war das durchaus massive Vollgeschoss, dessen Durchdringungsvermögen, abgesehen von der allgemeinen Geringwertigkeit der Vorderlad-Geschützsysteme, der Kugelform wegen stets inferior blieb.

Granaten, welche zur Zerstörung von Zielen geringerer Festigkeit (ungepanzerte Schiffe und ebensolche Landbefestigungen) dienen, bedürfen einer vermehrten, kräftigeren Sprengladung, für deren Unterbringung durch schwächere Dimensionen der Geschosswandungen Raum geschaffen wird; als Sprengladung finden überdies besonders brisante Präparate Anwendung. Da bei solchen Granaten die Entzündung der Sprengladung — des geringeren Widerstandes am Ziele wegen — nicht von selbst erfolgt, müssen sie mit einem eigenen Zünder versehen sein und werden deswegen Zündergranaten genannt. Der betreffende Mechanismus besteht zumeist aus einer Zündpille mit Schlagladung und aus einer Zündspitze; einer dieser Theile ist fix im Geschosskopfe befestigt, der zweite befindet sich auf einem Bolzen, welcher beim Aufschlage des Geschosses infolge des Beharrungsvermögens sich weiterbewegt, bis der Zusammenstoß von Spitze und Zündmittel die Explosion bewirkt. Zur Vermeidung von Unglücksfällen bei der

Manipulation mit den Zündergranaten werden diese mit sinnreichen Sicherheitsvorkehrungen versehen, welche das Spiel der Zündvorrichtung erst nach dem Inbewegungsetzen des Geschosses oder bei dessen Auftreffen zulassen.

Kartätschgeschosse bestehen aus einer Anzahl kleinerer Geschosse, die beim Zerreißen der Umhüllung ein ausgedehntes Gebiet bestreuen und sich somit gegen Boote, Torpedoboote und Truppen am Land eignen. Bei den »Büchsenkartätschen« ist diese Hülle eine dünne Blechbüchse, welche im Rohre zerreißt, so dass die

Seecadetten-Messe.

einzelnen Geschosse schon von der Rohrmündung an ihren Weg selbständig verfolgen, aber nur eine geringe Tragweite besitzen; für größere Distanzen ersetzt man daher Büchsenkartätschen durch »Shrapnels«. Diese nach ihrem Erfinder benannte Geschossgattung, den gewöhnlichen Granaten ähnelnd, besitzt einen Zeitzünder, welcher die Schlagladung in der Nähe des Zieles zur Explosion bringt, wodurch die Hülle zersplittert, die eingeschachtelten Schrote und Sprengstücke des Geschosses gegen das Ziel geschleudert werden.

Ohne auf die Einrichtungsdetails eines Zeitzünders einzugehen, sei nur kurz bemerkt, dass derselbe einen Brandsatz enthält, welcher

schon im Rohre durch einen Percussionsapparat entzündet wird; die Weiterleitung des Feuers zur Sprengladung erfolgt während des Geschossfluges, sie wird durch entsprechendes Einstellen der Satzscheibe, das »Tempieren«, geregelt. Das Shrapnel kann somit auf jeder beabsichtigten Entfernung vom eigenen Schiffe zur Explosion gebracht werden.

Für die gewöhnlichen Scheiben-Schießübungen werden »Übungsgranaten« verwendet, welche den Zündergranaten ähneln, doch weder eine Sprengladung noch einen Zünder besitzen, da es sich bei diesen Übungen nur um die Gewinnung der nöthigen Treffsicherheit der Vormeister, nicht aber um die Wirkungsweise eines Geschosstreffers handelt.

Als Pulverladung wird jene zu einer »Karduse« oder in einer Patrone vereinigte Pulvermenge bezeichnet, welche für einen Schuss bemessen und je nach dessen Zweck verschieden ist; so wiegt beispielsweise bei den Thurmgeschützen des »Kronprinz Erzherzog Rudolf« und der »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie« die Pulverladung für das Schießen einer Stahl- oder Zündergranate 140, einer Übungsgranate 70 und für das Blindschießen 9 *kg*.

In der »guten alten« Zeit wog der Zahlmeister während des Gefechtes die zur Vertheilung gelangenden Pulvermengen aus dem Pulverfässchen ab, doch gehört dieser Vorgang bereits der Mythe an; gegenwärtig, wie schon seit langen Jahren, werden die Pulverladungen am Lande durch das Personal der Munitions-Etablissements in Säcke (oder in Patronen) gefüllt und in dieser verwendungsbereiten Form auf dem Schiff in eigenen Kammern aufbewahrt, so dass am Bord jedwede Manipulation mit den Explosivstoffen selbst unterbleibt.

Die rasche Zunahme der Geschützcaliber, an welche sich das bedeutende Anwachsen der Längendimensionen aller Geschütze reihte, stellte besondere Anforderungen an die ballistische Wirkungsweise der Pulversorten, deren Verbrennungsdauer derart geregelt wurde, dass sie mit der Dauer der Bewegung des Geschosses im Rohre übereinstimmt; dies wird durch die Zusammensetzung, Dichte und Korngröße der Pulversorten erzielt.

Bei den ersten Schnellfeuer-Kanonen kleinen Calibers verwendeten deren Erfinder die vom Gewehre bekannte Vereinigung von Geschoss und Pulverladung zu einer Patrone und erreichten dadurch eine große Einfachheit der Lademanipulation; das auf Erhöhung der Feuerschnelligkeit aller Geschützgattungen abzielende Bestreben der letzten Jahre erweiterte die Verwendung der Einheitspatrone

Mittagessen bei hohem Seegange.

auch auf Geschütze mittleren — etwa zwischen 10 und 15 *cm* variierenden — Calibers.

Zur Entzündung der Kardusen dienen »Brandel«, bei welchen der in ein Röhrchen gefüllte Anfeuerungssatz durch Reibung oder durch den elektrischen Funken entzündet wird; bei den Patronen der Schnellfeuer-Kanonen schlägt ein Zündstift auf die Kapsel, diese zur Detonation bringend.

Gegen die Wirkung feindlicher Geschosse sind die vitalen Schiffstheile meist durch Panzerung geschützt, doch fehlt auch heute noch ein ausreichender Schutz gegen den Torpedo, diesen heim-

tückischen Zerstörer; Netze, welche den Torpedo auffangen sollen, können nur von stilliegenden, aber nicht von fahrenden Schiffen geführt werden, ihr Schutz wird überdies durch die Anbringung von kräftigen Scheren am Torpedokopf illusorisch gemacht.

In unserer Kriegs-Marine wird ausschließlich ein automobiler Fischtorpedo-Typus verwendet, welcher durch den in Fiume ansässigen Maschinen-Ingenieur und Fabriksbesitzer John Whitehead im Jahre 1867 erfunden wurde und zum Theil auf einer aus dem Anfange der Sechzigerjahre stammenden Erfindung des österreichisch-ungarischen Fregatten-Capitäns Luppis beruht. Unsere Torpedos, sämmtlich von der Whitehead'schen Fabrik bezogen, bilden der äußeren Form nach einen Cylinder, der sich gegen seine beiden Enden verjüngt und aus mehreren Theilen zusammengesetzt ist. Das vordere Ende, die Sprengpatrone, enthält eine Sprengladung von 24 bis 100 *kg* nasser Schießbaumwolle, welche durch eine Initialpatrone trockener Schießbaumwolle angefeuert wird, deren Entzündung beim Auftreffen des Torpedos an einem widerstandsfähigen Ziele durch Activierung des Zündmechanismus erfolgt; vier kleine Stoßarme an der Torpedospitze sichern das Functionieren des Zünders auch für den Fall schiefen Auftreffens. Im Tiefganggehäuse befindet sich der geheim gehaltene Tiefgangregulator, welcher das Horizontalsteuer nach auf- oder abwärts bewegt, wenn der Torpedo seine bestimmte, am Regulator eingestellte Tiefe nach unten oder oben verlässt oder wenn seine Längenachse nicht mit der Horizontalen übereinstimmt. Das Luftreservoir wird mit comprimierter Luft (von 70 bis 90 Atmosphären Spannung) gefüllt, die zum Betrieb einer einfach wirkenden dreicylindrigen Maschine dient; diese überträgt ihre Arbeit auf zwei hintereinander angebrachte, in entgegengesetzter Richtung — mit verschiedener Steigung — bewegte Propeller. An die Maschinenkammer schließt sich die Ballastkammer, das Kegelradgehäuse (mit zwei Paar Kegelrädern zur Übermittlung der Bewegung auf den vorderen Propeller), endlich das Steuergehäuse mit den beiden Propellern, dem verticalen Richtungs- und dem horizontalen Tiefensteuer. Eine Versenkvorrichtung hat den Zweck, den im Kampfe lancierten Torpedo nach Ablauf der eingestellten Distanz, wenn er sein Ziel verfehlte,

zum Sinken zu bringen; bei Übungslancierungen tritt diese Vorrichtung nicht in Function, der Torpedo kommt nach abgelaufener Bahn infolge seines Auftriebes von selbst an die Wasseroberfläche.

Der Durchmesser älterer Torpedos beträgt 35 *cm*, die nächsten Typen erhielten infolge Vermehrung ihrer Sprengladung Durchmesser von 40 *cm* und 45 *cm*; die Torpedolänge, einst 4·4 *m*, hat derzeit 5 *m* und mehr erreicht. Das Gewicht eines completen Torpedos sammt Sprengladung und Luftfüllung schwankt, dem Querschnitts-Unterschied entsprechend, zwischen rund 300 und 535 *kg*; während die Torpedos der ersten Erzeugung ihre Lancierdistanz mit einer Geschwindigkeit von nur 19 bis 20 Seemeilen (stündlich) durchliefen, erreichen die neuen Typen bereits eine solche von 27 Seemeilen. Die Ausgestaltung dieser Waffe kann trotz großartiger Fortschritte noch nicht als beendet gelten; erst kürzlich erfanden Angehörige unserer Kriegs-Marine einen Geradeführungs-Regulator, den die Fabrik sogleich acceptierte.

Das Ausstoßen des Torpedos aus seiner Kanone, dem »Lancierapparate«, wird »Lancieren« genannt und mit dem Ingangsetzen seines Motors verbunden. Der einfachste Lancierapparat besteht aus einem Rahmen, in welchem der Torpedo unter Wasser gebracht wird; durch das Ingangsetzen der Maschine kann er dann selbstthätig den Rahmen verlassen und seine Bahn verfolgen. Lancierrahmen eignen sich aber nur für fix bleibende Anbringung, speciell für die sogenannten »Lancierstationen« am Lande, denen die fallweise Prüfung und genaue Correctur der Torpedobahnen obliegt, welche vor der Übernahme des Torpedos vom Erzeuger, vor der Übergabe an Schiffe und Boote, endlich nach größeren Reparaturen des Torpedos vorzunehmen ist.

Bei Lancierungen vom Schiff und Torpedoboote muss der Torpedo mit einem erhöhten Impuls ins Wasser befördert werden, damit er sich rasch vom lancierenden Fahrzeug entferne; während der Bewegung im Lancierapparat öffnet sich überdies der Antriebsmechanismus der Maschine, so dass der Torpedo bereits mit arbeitenden Propellern ins Wasser eintritt. Das Ausstoßen des Torpedos wird durch comprimierte Luft oder durch Pulvergase bewirkt, welche plötzlich auf seinen rückwärtigen Theil, somit

hinter dem größten Querschnitt, einwirken und den Torpedo aus dem Rohre des Apparates schleudern.

Lancierapparate können ober und unter der Wasserlinie des Schiffes, an dessen Enden oder in dessen Breitseiten vertheilt werden. Große Schlachtschiffe besitzen in der Regel sowohl Bug-, als Heck- und Breitseit-Lancierapparate, von diesen oftmals mehrere an jeder Bordseite; kleinere Torpedoboote haben im Bug einen (mitunter doppelten) Apparat installiert, größere überdies einen zweiten auf Deck angebracht, der nach Bedarf über die eine oder die andere Bordseite gerichtet werden kann.

Die größte Distanz, auf welche der Torpedo lanciert wird, beträgt im allgemeinen 400 *m* und steigt bei neueren Torpedos bis 800 *m* an; er ist zwar im Stande, auch bedeutend größere Distanzen zurückzulegen, doch nur auf Kosten seiner Schnelligkeit, weil die im Reservoire mitgeführte, verdichtete Luft in diesem Falle länger ausreichen und daher vor der Einströmung in die Maschine gedrosselt werden muss.

Zu den am Bord unserer Kriegsschiffe eingeführten Handwaffen gehört das 8 *mm*-Repetiergewehr, System Mannlicher, der 11 *mm*-Armee-Revolver und der Bordsäbel, welcher früher Entersäbel hieß. Ein Überbleibsel aus jener Kampftaktik, welche das durch Geschützfeuer hart mitgenommene feindliche Schiff mit Enterabtheilungen eroberte, wird der Bordsäbel unter den heutigen Verhältnissen wohl nie mehr zu persönlichem Angriff oder persönlicher Vertheidigung dienen, obschon er sich dank seiner Schwere, Kürze und Doppelschneide gerade für den Kampf in beengten Räumen besonders eignet; seine Verwendung beschränkt sich auf die Bewaffnung der unter Deck aufgestellten Posten, deren Betheiligung mit Gewehren unnütz ist.

Die Lenkung eines Schiffes erfolgt durch die Bethätigung seines Steuerapparates, welcher sich aus dem Steuerrade, dem die Kraftübertragung besorgenden Steuerreep und dem Steuerruder (auch kurzweg »Steuer« oder »Ruder« genannt) zusammensetzt. Das Drehen des an allen Commandoplätzen, häufig auch in geschützter Position als Gefechtssteuer unter Deck installierten Steuerrades erfolgt durch Handkraft; bei älteren Schiffen wird der gegen

»Mann über Bord!« (Torpedoschiff »Panther«.)

das Ruderblatt wirkende Wasserwiderstand gleichfalls durch Handkraft bemeistert, indem zwei bis sechs Mann das doppelte, manchmal dreifache Rad bewegen; bei neueren Schiffen bedient nur ein Steuermann das Rad, durch dessen Bewegung die Thätigkeit der automatisch wirkenden Dampfsteuermaschine einleitend und begrenzend. Zur Vermeidung der großen Gefahr, welche durch plötzliches Undienstbarwerden der Steuermaschine entstehen kann, rüstet man größere Schiffe auch mit solchen Reservemaschinen aus und ermöglicht bei jeder Dampfsteuerung deren sofortiges Umkuppeln auf Handsteuerbetrieb. Die Einführung der Dampfsteuerapparate entstammt dem Bedürfnisse, durch rasche Bewegung des Steuers die Wendungsfähigkeit der Schiffe bedeutend zu erhöhen.

Das Steuerreep, aus Drahttau oder einfachen Ringketten bestehend, wird bei großen Schiffen, welche eine lange und complicierte Reepleitung erfordern würden, durch Stahlwellen-Transmissionen ersetzt; es stellt die Verbindung zwischen dem Steuerrad und der Steuerpinne her.

Auf dem Kopfe des Steuerstammes, welcher durch das im Heck eingeschnittene, gut abgedichtete »Hennegat« in das Schiff reicht, ist die Pinne, ein langer Hebel aus Eisen oder Stahl, mit ihrem achteren Ende aufgesetzt; die Übertragung der auf das Handsteuerrad oder durch die Steuermaschine ausgeübten Kraft erfolgt auf das vordere, um die Steuerachse drehbare Ende der Pinne. Am Steuerstamme, der mit großen Angeln am Achtersteven (manchmal an einem eigenen »Rudersteven«) hängt, ist das mächtige Ruderblatt befestigt; durch den Druck des am Schiffskörper abfließenden Wassers auf das nach einer Seite gedrehte Ruderblatt erfolgt die gewünschte Wendung des Schiffes.

Durch die Ruderebene und die Mittschiffsebene wird der »Ruderwinkel« eingeschlossen; je größer dieser ist, d. h. je mehr das Ruder nach einer Seite gedreht wird, desto größer ist die Steuerwirkung. Dies gilt jedoch nur bis zur Erreichung des durch Theorie und Praxis ermittelten günstigsten Ruderwinkels von 35 bis 40 Graden; befindet sich das Ruder in solcher Stellung, so bezeichnet man dies in unserer Kriegs-Marine als »ganz steuerbord«

oder »ganz backbord« — immer nach der Seite, auf welcher das Ruder liegt, und nie nach der (verkehrten) Stellung der Pinne. Die in einigen anderen Flotten eingeführte Bezeichnung der Ruderstellung nach der Pinnenlage ist weniger verständlich und gefährlich; denn zur Wendung des Schiffsbuges nach steuerbord liegt auch das Ruder steuerbord, die Pinne aber backbord, es ergibt somit die Differenz zwischen dem Commando für die Wendung und jenem für das Stellen der Pinne eine Quelle von Missverständnissen.

Im Hafen liegende Kriegsschiffe werden nur selten am Quai vertäut; für gewöhnlich wird geankert oder das Schiff mit einer Kette an vorhandene Bojen befestigt, welche durch am Meeresgrunde gut eingegrabene, schwere Anker an bestimmten Orten festgehalten werden und den Schiffen das unbehinderte Schwaien gestatten.

Die in unserer Marine am häufigsten verwendete Ankerart ist der Admiralitätsanker, der zwei fixe Arme und einen auf diesen senkrecht stehenden Stock besitzt; sowohl beim Auffallen des Ankers als auch bei einem nachfolgenden Zuge der Kette äußert der Stock das Bestreben, sich horizontal zu legen, wodurch einer der Arme nach unten gedreht und in den Grund eingegraben wird. Das bedeutende Gewicht der Anker richtet sich nach der Größe des Schiffes; so wiegt der Backbordanker des »Kronprinz Erzherzog Rudolf« 5400 *kg*, des »Panther« 1991 *kg* und jener des »Komet« 510 *kg*. Jeder Anker wird vor seiner Übergabe an das Schiff einer Festigkeitsprobe unterzogen; es ist beispielsweise für einen Anker von 5400 *kg* eine Zugbelastung von etwa 70.000 *kg* vorgeschrieben. Die Einführung von Barbettethürmen, welche in der Mittellinie des Schiffes und nahe den Schiffsenden installiert wurden, bedingte ein relativ niederes, freies Vor- und Achterdeck, damit der Ausschuss nicht behindert sei; die frühere Anbringungsweise der Buganker an der Bordwand musste daher entfallen und man wählte nun Anker ohne Stock, um diese bis zu den Armen in die Klüse einziehen zu können. Der Tyzack-Anker, mit welchem unsere neuesten Schiffe ausgerüstet sind, ist der beste dieser Art; er besteht nur aus einem Schaft und einem Kopfstücke, welche

miteinander durch einen Bolzen verbunden sind. Das Kopfstück trägt vier Arme — zwei große, flachliegende, und zwei kleine, senkrecht angeordnete — von denen sich mindestens einer der kleinen am Grunde fängt und durch den Widerstand gegen einen an der Kette ausgeübten Zug auch die beiden längeren Arme nach abwärts drückt, worauf sich diese eingraben. Das Gewicht eines Tyzack-Ankers bleibt nur wenig gegen jenes eines Admiralitätsankers, welcher für das gleiche Schiff genommen werden müsste, zurück.

Die Anker hängen an kräftigen eisernen Ketten, deren einzelne Glieder geschweißt und durch einen Quersteg verstärkt sind; sie werden in »Scheckel« zu je 25 *m* Länge getheilt, ihre Stärke richtet sich gleichfalls nach der Größe des Schiffes, für das sie bestimmt sind; so beträgt der Kettendurchmesser für die früher vergleichsweise angeführten Anker des »Kronprinz Erzherzog Rudolf«, »Panther« und »Komet« 54 *mm*, 37 *mm* und 23 *mm*. Auch die Ketten unterzieht man nach ihrer Erzeugung einer strengen Prüfung, bei welcher sie auf Zug und Druck belastet werden; ein Scheckel Kette, für »Kronprinz Erzherzog Rudolf« bestimmt, muss einen Zug von 82.450 *kg* aushalten, die probeweise Bruchbelastung von je drei Gliedern dieser Kette steigt sogar bis 115.430 *kg* an.

Hat sich der Anker am Meeresgrund eingegraben, was durch einen leichten Zug an seiner Kette erreicht wird, so ist das Schiff am Ankerplatze festgehalten, Wind und Strömung vermögen es nicht mehr von der Stelle zu rücken; nur bei ungünstigem Ankergrunde (Gerölle, flacher Felsgrund) oder stürmischem Wetter kann der das Schiff belastende Druck den Widerstand der Vertäuung überwiegen, das Schiff geräth ins »Treiben« und schleift den Anker auf dem Grunde mit. Durch Werfen eines zweiten, eventuell auch eines dritten Ankers gelingt es zumeist, dem Treiben des Schiffes Einhalt zu thun; andernfalls muss Dampf gemacht und der unsichere Ort mit einem besseren Ankerplatz oder dem Aufenthalt in See vertauscht werden.

Das Berühren des Meeresgrundes und Collisionen verursachen bei eisernen Schiffen weit eher, als dies bei den elastischeren Holzschiffen der Fall war, schwere Beschädigungen. Zum provisorischen Abdichten einer hiebei oder sonstwie entstandenen Leck-

stelle ist das in unserer Kriegs-Marine eingeführte »Lecktuch« vorzüglich geeignet; es besteht aus doppelter, starker, zu einem Quadrate von 4 *m* Seitenlänge zugeschnittener Segelleinwand und ist auf einer Seite mit ungetheertem Schiemannsgarne dicht benäht, wodurch es ein pelzartiges Aussehen bekommt. An den oberen Ecken sind in ganze und halbe Meter getheilte Strecktaue befestigt, der Nullpunkt dieser Theilung bildet gleichzeitig den Mittelpunkt des Lecktuches, die Theilung selbst ist durch Knötchen und kleine Lappen von Flaggenstoff kenntlich gemacht; die unteren Ecken tragen je eine Kugel von 12 *kg* Gewicht.

Zur Bezeichnung der Lage eines aufgefundenen Lecks ist jedes Schiff in Längen- und Höhensectionen getheilt. Die Längeneintheilung ist an den übereinander stehenden Balken aller Decke angebracht und erstreckt sich von vorne bis achter mit fortlaufenden Nummern; die Höheneintheilung reicht von der obersten Begrenzung der Bordwand bis zum Kiel, es sind auch diese, je halbe Meter bezeichnenden Nummern in jedem abschließbaren Raum auf die Innenseite der Schiffswände gemalt.

Ist die Lage des Lecks auf Grund dieser Eintheilung bestimmt, so wird das Lecktuch zu den betreffenden, im Commando bekanntgegebenen Längensectionsnummern getragen und genau über diesen mit den Strecktauen, welche eine der Tiefensection entsprechende Länge erhalten, befestigt. Während der Vorbereitungen werden die Mittelstücke zweier beschwerter Leinen über den Bug ins Wasser geworfen; an beiden Bordseiten eilen Matrosen mit den Enden dieser unter dem Kiele passierenden Leinen bis zu den genannten Längensectionsnummern; die zum Lecktuche gebrachten Enden werden an dessen untere Ecken gebunden, die Enden an der gegenüberliegenden Bordseite hierauf angeholt und das Lecktuch gleichzeitig fallen gelassen. Es wird hiedurch über dem Leck ausgespannt und in weiterer Folge durch den Druck des Wassers an die beschädigte Stelle gepresst, auf diese Weise einen ziemlich dichten, jedenfalls ausreichenden Abschluss gegen das Einströmen des Wassers herstellend.

Jedes Schiff, ob zur Kriegs- oder Handelsflotte gehörig, ist gesetzlich verpflichtet, seine Staatsangehörigkeit durch Führung

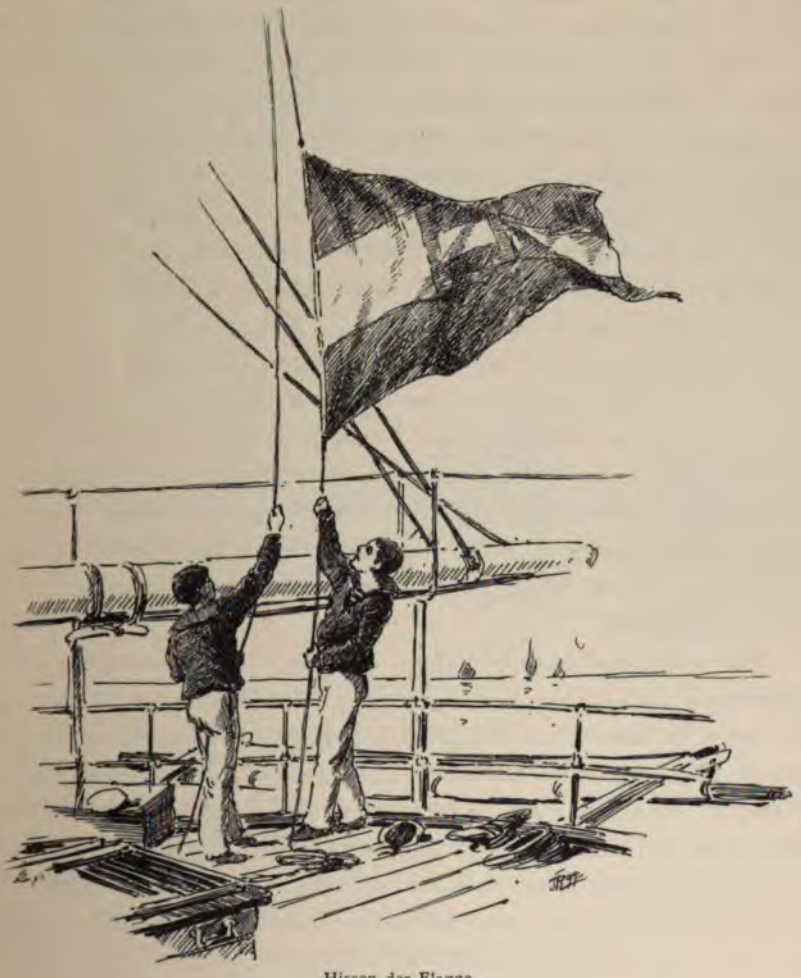
der betreffenden Nationalflagge (an der Gaffel des achtersten Mastes oder an einem Flaggenstock über Heck) zu kennzeichnen. Die meisten Staaten, auch Österreich-Ungarn, haben für die Kriegsflotte eine von jener der Handelsschiffe verschiedene Flagge; außer dieser gibt es aber noch als Rangsabzeichen dienende Flaggen, welche, an den Top eines Mastes gehisst, die Anwesenheit bestimmter Würdenträger am Bord bezeichnen.

Unsere Kriegsflagge ist rechteckig, das Verhältnis ihrer Höhe zur Länge 1 : 1·5; aus drei wagerechten roth-weiß-rothen Streifen bestehend, trägt sie — etwas aus der Mitte gegen ihren Befestigungsrand (das Flaggenleik) verschoben — ein von der Kaiserkrone überwölbtes Wappen, welches gleichfalls den weißen Querbalken im rothen Feld enthält.

Diese Flagge ist unter der Regierung Kaiser Joseph II. entstanden; gewählt wurden die Farben des Wappens der alten Herzoge von Österreich, das Wappenmedaillon sollte nach dem ersten Entwurfe die Landeswappen von Österreich, Ungarn, Böhmen, Galizien und Dalmatien vereinigen. Über Vortrag des damaligen Staatskanzlers Fürsten Kaunitz, welcher es für unangemessen erklärte, Wappen nicht seefahrender Kronländer aufzunehmen und jene der seefahrenden unvollzählig zu berücksichtigen, entschied der Kaiser, dass nur das österreichische Wappen unter ungarischer Krone dargestellt werde; diese wurde in weiterer Folge durch eine offene heraldische Königskrone — als Kennzeichen des ganzen Complexes der Erbkönigreiche und Länder — ersetzt. Ein Handschreiben Joseph II. vom 20. März 1786 ordnete die Einführung der vorbeschriebenen Flagge an, die mehr als 80 Jahre lang sowohl von Kriegs- als Handelsschiffen gehisst wurde; erst der Ausgleich mit Ungarn vom Jahre 1867 schuf die neue österreichisch-ungarische Handelsflagge, welche zur Hälfte mit der Kriegsflagge identisch ist, während die zweite roth-weiß-grüne Hälfte das ungarische Wappen trägt.

Die jetzige k. und k. (Kriegs-)Flagge weist nur unbedeutende Abweichungen von der vor einem Jahrhunderte geschaffenen auf; statt der ursprünglichen 30, trägt der obere Rand des Kronenreifens nur 18 weiße Perlen, welche die Erbländer versinnlichen.

Mit berechtigtem Stolze blickt unsere Flotte auf ihre schöne Flagge; geschmückt mit den Lorbeeren des Sieges und rühmlicher Friedensthätigkeit ist das roth-weiß-rothe Panier in allen Meeren,



Hissen der Flagge.

an allen Küsten der Welt geachtet und geehrt; es wird im Kampfe das begeisternde Zeichen sein, welches unsere Schiffsbemannungen an Kaiser und Vaterland gemahnt und zu Heldenthaten führt.

Im Hafen weht die Heckflagge nur von acht Uhr früh bis Sonnenuntergang; beim Einlaufen anderer Schiffe, welche ihre

Flagge führen, kann sie aber auch während der Zwischenzeit vorübergehend gehisst werden, wenn genügend Tageslicht für das Erkennen der Flagge vorhanden ist. In See wird sie gewöhnlich nur in Sicht von Schiffen (welche selbst ihre Flagge führen), Küstenbefestigungen, Semaphorstationen, Städten, dann beim Anlaufen des Landes, während des Gottesdienstes und bei Verlautbarung feierlich kundzumachender Befehle geführt.

Im Gefechte wird eine eigene, von einem Officier oder Seecadetten befehligte Flaggenwache aufgestellt. Wurde die Heckflagge heruntergeschossen, so ersetzt man sie sofort durch eine andere, damit jeder Irrthum ausgeschlossen sei: denn das »Streichen« der Flagge, das Einholen derselben während des Kampfes bedeutet die bedingungslose Übergabe des Schiffes, welches dann nicht mehr beschossen, wohl aber vom Gegner in Besitz genommen wird. Die Seekriegsgeschichte ist reich an Beispielen, wie einzelne Commandanten es vorzogen, mit ihrem heldenmüthig vertheidigten, in Brand gerathenen oder lecken Schiff in die Luft zu fliegen oder zu sinken, statt die Flagge zu streichen, und wie andere erst nach völliger Vernichtung aller Kampfmittel ihres Schiffes die Flagge strichen, um dem übriggebliebenen Reste der Bemannung das Leben zu erhalten.

Bei festlichen Gelegenheiten, an Sonn- und Feiertagen, sowie in größeren Hafenorten des Auslandes wird nebst der Heckflagge am vorderen Ende des Schiffes auf kurzem Flaggenstock eine kleinere Bugflagge (Verhältnis 1:1·25) geführt. Sobald im Inlande die Bugflagge gehisst ist, setzen auch alle Boote kleine Flaggen, andernfalls nur dann, wenn sie bemannt sind und sich Officiere oder Marine-(Militär-)Beamte darin befinden; im Auslande führt jedes Boot seine Flagge. Dies geschieht auch seitens kriegsmäßig armierter oder aus hoher See das Land anlaufender Boote.

Zum Zeichen der Trauer werden in besonderen Fällen die Heck-, Bug- und Boots-Flaggen mit schwarzen Florschleifen versehen, für gewöhnlich aber nur auf halbe Höhe heruntergeholt; Wimpel und Rangsabzeichen werden nur beim Begräbnis des Commandanten, beziehungsweise jenes Functionärs, der sie bei Lebzeiten führte, »halbtop« gehisst.

Das Grüßen mit (ein- oder dreimaligem) Auf- und Niederholen der Flagge ist unseren Kriegsschiffen nicht gestattet; doch haben sie den Flaggengruß eines fremden Schiffes durch einmaliges langsames Herunterholen der Flagge auf halbe Höhe und ebenso langsames Hissen zu erwidern.

Kriegsschiffe, auf denen kein besonderes Rangsabzeichen weht, führen den k. und k. Wimpel, einen schmalen und sehr langen (Verhältnis 1 : 100) roth-weiß-rothen Streifen aus Flaggentuch, am Top des Großmastes. Rangsabzeichen sind die Standarten, Commandoflaggen, Stander und Dienstflaggen, welche — wie auch der Wimpel — Tag und Nacht gehisst bleiben.

Boot mit Standarte.

Die Standarte Seiner Majestät des Kaisers und Königs zeigt auf gelbem Grunde, der von einem schmalen, aus gelben, schwarzen, weißen und rothen Dreiecken zusammengesetzten Rand umgeben ist, den Reichsadler der österreichisch-ungarischen Monarchie, welchen sieben kleine Kaiserkronen umgeben; die Standarte Ihrer Majestät der Kaiserin und Königin weist vier solcher Kronen auf, welche bei den Standarten der Mitglieder des Allerhöchsten Kaiserhauses entfallen. Zur Nachtzeit wird die Anwesenheit der Allerhöchsten oder Höchsten Herrschaften durch drei weiße Laternen gekennzeichnet, die an Stelle der Heckflagge geführt werden.

Commandoflaggen zeigen an, dass sich Admirale auf dem betreffenden Schiff eingeschifft oder sonst dienstlich am Bord befinden; von diesem alten Gebrauche leitet sich die für Admirale

übliche Bezeichnung »Flaggen-Officiere« ab. In früherer Zeit hatte die österreichisch-ungarische Kriegs-Marine nur eine Art der Commandoflagge, welche für den Contre-Admiral am Kreuzmaste (achtersten), für den Vice-Admiral am Fockmaste (vordersten) und für den Admiral am Großmaste (mittleren Maste) gehisst wurde. Der Entfall der altartigen Bemastung — »Kronprinz Erzherzog Rudolf« hat beispielsweise nur einen Mast — führte in den meisten Flotten zur Systemisierung von Commandoflaggen, welche durch eingenähte Sterne (auch Kreisflächen) den Grad des am Bord befindlichen Admirals kennzeichnen; die k. u. k. Kriegs-Marine erhielt solche Rangsabzeichen im Jahre 1895. Die Commandoflaggen gleichen in Form und Größe der Bugflagge, besitzen aber einen schmalen, aus schwarzen und gelben Dreiecken zusammengesetzten Rand und einen Stern (im unteren rothen Felde), zwei (im weißen Felde beiderseits des Wappens) oder drei Sterne (im weißen und unteren rothen Felde das Wappen umgebend), je nachdem sie für den Contre-Admiral, Vice-Admiral oder Admiral bestimmt sind. Flaggenschiffe (Admirals-Schiffe) setzen während der Nacht zu ihrer Kenntlichmachung am Rande der Mars des achtersten Mastes für den Contre-Admiral eine weiße Laterne, für den Vice-Admiral zwei und für den Admiral drei nebeneinander befindliche weiße Laternen.

Der zum Commodore ernannte Linienschiffs-Capitän führt als Commandoabzeichen den vertical gehissten Commodore-Stander (die Commandolaterne wie Contre-Admirale), der rangshöchste Commandant mehrerer vereinigter Schiffe — falls auf keinem eine Commandoflagge weht — den an einer kurzen, horizontal liegenden Stange befestigten Anciennetäts-Stander; diese Stander sind kleinere, am unteren Ende in zwei Zungen gespaltene Kriegsflaggen.

Schiffe, welche den Befehlen eines Generals behufs dienstlicher Reisen unterstellt sind und keine Commandoflagge (keinen Commodore-Stander) führen, hissen eine Dienstflagge; diese trägt in der oberen, dem Flaggenleike zugewandten Ecke ein schwarz-gelb-schwarz gestreiftes Quadrat und ähnlich den Commando-Flaggen einen Stern (General-Major), zwei Sterne (Feldmarschall-

Lieutenant), drei Sterne (Feldzeugmeister, General der Cavallerie) oder drei kleine Reichsadler (Feldmarschall).

Auf einem Schiffe dürfen nie gleichzeitig zwei Commandoabzeichen wehen; begibt sich beispielsweise der Marine-Commandant auf das Flaggenschiff des Escadre-Commandanten, so muss dieses mit dem Hissen der neuen Commandoflagge die bis dahin geführte einholen.

Zu den wichtigsten Fortschritten, welche das Seewesen in der jüngsten Zeit mitmachte, gehört auch die Entwicklung der Signalcorrespondenz, die Jahrhunderte lang in den Kinderschuhen steckte; noch vor zwei Decennien waren größere Nachtmanöver mangels eines entsprechenden Signalmittels außerordentlich erschwert. Die Nothwendigkeit präcisen und raschen Signalisierens schuf eine Reihe von Verbesserungen und Erfindungen auf diesem Gebiete, es wurde speciell das elektrische Licht bei sinnreich ausgestalteten Nachtsignal-Apparaten mit großem Erfolge verwertet.

Das älteste aller Signalmittel sind die an den Masten und Raaen — einzeln oder in Combinationen — gehissten Signalflaggen; je mehr Flaggen zur Zusammenstellung einer Combination verwendet sind, desto schwieriger wird das Ablesen des Signals. In unserer Kriegs-Marine werden daher höchstens vier, in einigen anderen Flotten höchstens fünf Flaggen zu einem Signale vereinigt, woraus sich für jedes solche System der Bedarf einer ziemlich großen Zahl verschiedener Flaggen ergibt. Diese Verschiedenartigkeit wird theils durch die Zeichnung und die Farben der Flaggen, theils durch deren Form angestrebt, wobei zu beachten ist, dass die Möglichkeit von Verwechslungen der Flaggen auf jeden Fall ausgeschlossen bleiben muss. Die Zeichnung der Flaggen besteht aus horizontalen, verticalen oder diagonalen Streifen, aus Schachbrettmustern und Ballen; zu den Streifen sind auch das gewöhnliche und das Andreaskreuz zu zählen; Musterung und Grund sind verschiedenfärbig, doch verwendet man hiebei nur Roth, Blau, Weiß und Gelb, weil alle anderen Farben auf größere Distanzen von den genannten nur schwer unterschieden werden können. Die Signalflaggen sind im allgemeinen rechteckig; nimmt das Verhältnis ihrer Länge zur Breite zu, so entstehen hieraus die Wimpel, welche

bei unserer Kriegs-Marine etwa um die Hälfte schmäler, auffallend länger als die Flaggen und am freiwehenden Ende abgerundet sind. Bei anderen Flotten gibt es auch spitz zulaufende oder zungenförmig ausgeschnittene Wimpel.

Auf große Distanzen lässt sich weder die Farbe noch die Zeichnung einer Flagge erkennen und muss man daher die Flaggen-Signalsysteme durch sogenannte Fernsignale ersetzen; für solche Zwecke wählt man zumeist Kegel-, Cylinder- und Kugelformen, welche sich nach allen Richtungen gleichartig präsentieren und — mit dunkler Farbe bemalt — vom Hintergrunde gut abheben. Signale können durch Combinationen dieser Körper oder aber durch das Auf- und Zuklappen eines derselben übermittelt werden; im zweiten Falle teleskopartig construiert, bietet der betreffende Signalkörper im geschlossenen Zustand eine verschwindend kleine, beim Öffnen und Offenhalten eine groß dimensionierte Fläche. Die Dauer der Exposition kann selbst auf beträchtliche Entfernungen unschwer beobachtet werden.

Zur Signalisierung auf kleinere Distanzen eignen sich auch die Buchstabensysteme, zu denen die »Handsignale« unserer Marine gehören. Der Signalisierende hält in der Rechten ein rothes und in der Linken ein gelbes Fähnchen (oder einen gleichfärbigen, leichten Ballon), die Stellung dieser Fähnchen zu einander oder zum Körper des Signalgebers variiert je nach dem Buchstaben des Alphabets, den sie ausdrücken soll. Die englische, deutsche und holländische Marine besitzen für diese Art der Signalisierung einen eigenen Apparat, welcher scherzweise »Klabautermann« genannt wird.

Die älteste Art des Signalisierens zur Nachtzeit besteht im Hissen von Combinationen weißer und rother Laternen; ihr folgte vor wenigen Jahrzehnten die Abgabe langer und kurzer Blitze mit der lichtkräftigen, vom Captain Colomb erfundenen Signallaterne. Die Anwendung elektrischen Lichtes ersetzte das Hissen der Laternen durch ständig angebrachte Glühlampen, welche beispielsweise bei der in unserer Marine eingeführten Sellner'schen Einrichtung durch einen Monotaster in verschiedenen Combinationen zum Aufleuchten gebracht werden; anderseits stehen auch die

Blitze der Colomb'schen Laterne gegen die Lichtstärke der großen elektrischen Projectoren weit zurück. Da aber das Licht mehrerer

Signalmittel.

Laternen auf weite Entfernungen zusammenfließt, die mächtigen Projectorenstrahlen in Kriegszeiten dem Gegner den Aufenthaltsort der Flotte vorzeitig verrathen könnten, endlich das auf dem Unter-

schiede langer und kurzer Zeichen basierte Signalisieren nach dem Lichtblitzsysteme ziemlich zeitraubend ist, führte man in jüngster Zeit in fast allen Marinen Nacht-Fernsignale ein; für solche eignet sich speciell die verschiedene Charakterisierung des Lichtes zweier möglichst weit von einander entfernter, kräftiger elektrischer Lampen, welche bei dem jüngsten Signalapparate des k. u. k. Linienschiffs-Lieutenants Sellner in gelungenster Weise Anwendung findet.

Der bekannte Feld-Signalapparat des k. u. k. Heeres wird bei der Correspondenz von Truppen am Lande mit Schiffen unserer Flotte verwendet.

Bei Nebelwetter ersetzt man die optischen Signale durch akustische, da selbst der kräftige Projectorenstrahl oftmals den Nebel nur auf wenige hundert Meter zu durchdringen vermag. Zur Abgabe akustischer Signale wählt man Kanonenschüsse oder Töne der Dampfpfeifen (Dampfsirenen); Unterschiede im Zeichen können bei jenen durch die Länge des Intervalls zwischen den Schüssen, bei diesen durch die Länge des Schalles markiert werden, doch sind solche Signale immer nur ein ungenügendes Auxiliarmittel. Sie erfordern die größte Sorgfalt und genaueste Einhaltung der für ihre Durchführung bestehenden Regeln, weil Irrthümer im Signalisieren oder Ablesen des Signals nur sehr schwer und mit beträchtlichem Zeitverluste zu berichtigen sind.

Als Hilfsmittel der Nacht-Signalisierung sind bei unserer Flotte Raketen, Blickfeuer und Patronen für Wendungssignale eingeführt; diese Feuerwerkskörper gehören sammt dem Zündlichtsatze der Rettungsbojen zur »Signal-Munition«. Die Raketen, in der allgemein üblichen Art erzeugt, enthalten Würfel aus Blickfeuersatz, welche als weithin sichtbare, grell weiße Sterne herabfallen; da die Raketen überdies eine bedeutende Steighöhe besitzen, eignen sie sich besonders zum Erregen der Aufmerksamkeit, somit zur Markierung des Ausführungsmomentes einer größeren Bewegung und zu Alarmsignalen. Blickfeuer bestehen aus einer starken Papierhülse, welche auf eine Handhabe gesteckt wird und ein aus Salpeter, Schwefel und Antimon combiniertes, mit intensiv weißem Licht abbrennendes Gemenge enthält; unsere Marine besitzt Blickfeuer zu einer Minute und zu vier Mi-

nuten Brenndauer, die zur Charakterisierung von Nacht-Erkennungssignalen und zur Markierung der Schiffsposition dienen. Der Beginn jeder Wendung wird im Verbande einer Flottenabtheilung bei Nacht seitens des cursändernden Schiffes durch das Abfeuern einer »Signalpistole« angezeigt, deren Ladung als hell leuchtende Kugel in weitem Bogen durch die Luft fliegt; Wendungen nach steuerbord markiert eine weiße, Wendungen nach backbord eine rothe Leuchtkugel, das Abfeuern der Pistole erfolgt immer an der Wendungsseite.

Zur Rettung von Leuten, welche über Bord in die See fielen, ist jedes Schiff mit verschiedenen Apparaten ausgerüstet, die dem Verunglückten zugeworfen werden und ihm ermöglichen, sich so lange schwimmend zu erhalten, bis das schleunigst ins Wasser gelassene Boot ihn aufnehmen und zum Schiffe zurückbringen kann. Diesem Zweck entsprechen die mit Kork gefüllten, aus Segelleinwand zusammengenähten Rettungsringe und die zahllosen Arten von Rettungsbojen, welche der Hauptsache nach aus einem Auftriebskörper von größerer Tragfähigkeit bestehen und so eingerichtet sind, dass der Verunglückte den Rettungsring unter die Arme nehmen, beziehungsweise sich auf die Boje setzen kann; zur Markierung des Schwimmortes bei Nacht werden die Rettungsbojen mit einem Leuchtapparat ausgestattet, dessen Zündlichtsatz, aus Phosphorcalcium bestehend, beim Fallen der Boje zu brennen beginnt und durch Wasser nicht verlöscht werden kann. Die Rettungsbojen unserer Kriegs-Marine enthalten überdies je ein wasserdicht abgeschlossenes Gefäß mit Wein und trockenen Lebensmitteln (Zwieback und Käse), damit Verunglückte durch einige Zeit ihr Leben fristen können, falls unsichtiges Wetter das Auffinden der Rettungsboje oder schwerer Seegang das Streichen eines Bootes verzögern, beziehungsweise verhindern sollte.

Die Bemannung eines Rettungsbootes legt bei hohem Seegange Westen an, welche aus Segelleinwand mit Korkfüllung bestehen; jedes Kriegsschiff besitzt einen eigenen Rettungskutter, dessen Schwimmfähigkeit dank eingebauter Luftkisten aus leichtem Blech auch dann noch vorhanden ist, wenn sich dieses Boot bis zum Rande mit Wasser füllt.

An längst vergangene, durch Petroleum, Gas und elektrisches Licht überflügelte Zeiten gemahnte noch vor kurzem die Ölbeleuchtung der Schiffe, auf denen Feuersgefahr jegliche Verwendung des Petroleums ausschloss. Die Vorzüge des milden und ruhigen Öllichtes traten gegen den beständigen Kampf mit den technisch ziemlich unvollkommenen Lampen zurück; erst die allgemeinere Einführung der lichterzeugenden Wärmewirkung der Elektricität, nicht aber die Eisenconstruction des Schiffskörpers, konnte die alte Tradition besiegen. Zahllose elektrische Glühlämpchen erhellen jetzt die weiten Räume neuerer Schiffe, für welche das ehedem ausreichende Dämmerlicht spärlich vertheilter Öllaternen wohl nicht mehr genügen könnte; Einrichtungen zur Beleuchtung des Außenfeldes ermöglichen nachts die Entdeckung angreifender Torpedoboote und sind ein nicht genug zu schätzender Vortheil für alle nächtlichen Unternehmungen friedlicher oder kriegerischer Art.

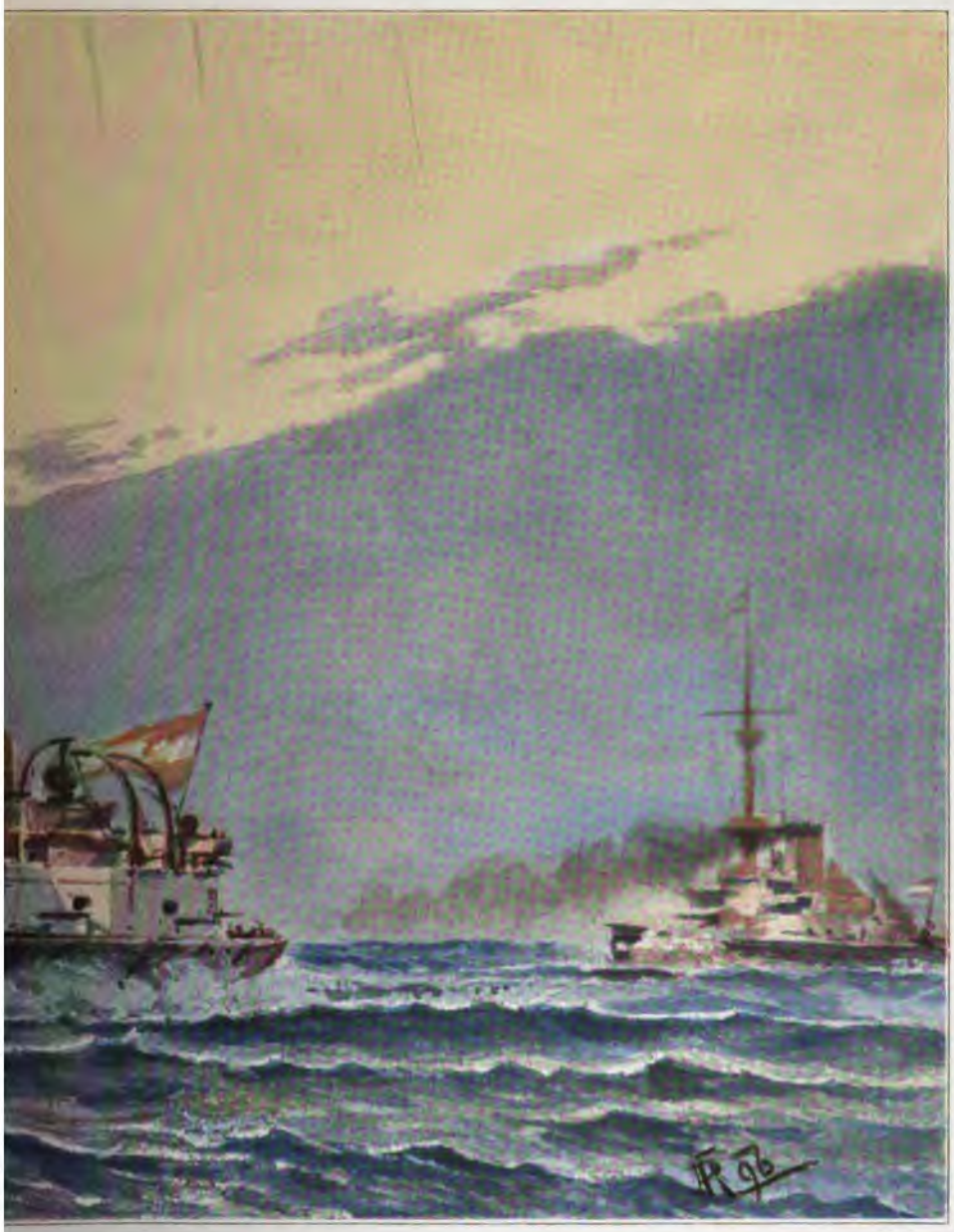
Welchen Umfang die Verwendung der Elektricität am Bord der Schiffe in neuester Zeit erreicht hat, beweist die Thatsache, dass zu der großen Zahl von Hilfsmaschinen, mit denen die Thurmschiffe Typus »Monarch« ausgestattet sind, nicht weniger als fünf Dynamomaschinen gehören. Zwei Dynamos mit je 40.000 Volt-Ampèreleistung dienen allein zum Betriebe der elektrischen Beleuchtung; im Bedarfsfalle können hiezu noch vier Dynamos von annähernd gleicher Volt-Ampèreleistung herangezogen werden, welche sonst die Hauptgeschützanlagen betreiben. Die Beleuchtung der Schiffsräume umfasst 380 Glühlampen, jene des Außenfeldes wird durch vier Bogenlampen von je 25.000 Kerzen Lichtstärke in Projectoren von 60 *cm* Durchmesser besorgt; die beiden Dampfbarkassen besitzen kleine Lichtmaschinen und speisen mit diesen Bogenlampen von je 4000 Kerzen Lichtstärke in 35 *cm*-Projectoren.

Als Bogenlampen werden für Schiffe Handlampen von Sautter-Lemonnier, für Torpedoboote und Dampfbarkassen automatische Lampen von Sellner verwendet und — wie erwähnt — in Projectoren aufgestellt, welche das zwischen den beiden Kohlenstäben entstehende Licht sammeln und in einem mächtigen Strahlenbüschel nach der gewünschten Richtung entsenden. Diese Pro-

THURMS

ONARCH.

THURMSCH



NARCH«.

jectoren sind gut ventilierte, liegende Cylinder aus Gusseisen, an deren einem Ende sich ein Spiegelreflector befindet, dessen Durchmesser zwischen 30 und 90 *cm* variiert; am anderen Ende ist das Projectorgehäuse durch eine Glasscheibe abgeschlossen. Jeder Projector ist sowohl um seine verticale als seine horizontale Achse drehbar, der durch die Glasscheibe austretende Lichtbüschel lässt sich somit nach jeder beliebigen Richtung dirigieren; kleinere Verschiebungen kann man hiebei durch ein Schneckenrad ertheilen. Da die zu beleuchtenden Gegenstände meist von größerer Längenausdehnung bei geringer Höhe sind, z. B. Schiffskörper, Landbefestigungen, Küstenstriche etc., ersetzt man in solchen Fällen die Glasscheibe durch eine Streulinse, welche den Lichtbüschel der Breite nach streut.

Von großer Wichtigkeit für die Erhaltung eines Schiffes ist dessen sorgfältige Conservierung, welche vorwiegend in der Bekämpfung des Rostens eiserner und stählener Bautheile gipfelt. Durch Verzinkung oder Anstrich wird Stahl und Eisen der directen Einwirkung der Luft und des Wassers entzogen; als Grundanstrich für Eisen eignen sich die Gemische von Leinöl mit Mennigen in hervorragendem Maße, über den Grundanstrich wird der Reinanstrich ertheilt, für dessen Details — der Gleichmäßigkeit halber — unsere Flotte präcise, allgemein giltige Vorschriften besitzt. So werden die Bordwände weiß, die Masten der Schlachtschiffe rothbraun, die getakelten Masten und die Raaen gelb, die Außenwände der Schiffe schwarz angestrichen; Schiffsnamen und Embleme sind vergoldet, alle Rohr-, Telegraphen- und sonstigen Leitungen ihrem speciellen Zweck entsprechend übermalt und hiedurch sofort kenntlich, was besonders für Drainage- und Dampfrohre sehr wichtig ist.

Die Unterwassertheile der Schiffe sind nicht nur der Einwirkung des Wassers, sondern auch dem Bewachsen mit Seethieren und Pflanzen ausgesetzt, welches die Fahrgeschwindigkeit bedeutend verringert; hölzerne Schiffe, deren Boden überdies der zerstörenden Thätigkeit des Bohrwurmes preisgegeben wäre, erhalten daher eine Unterwasserbekleidung mit Platten aus Muntzmetall, dessen Kupfergehalt gegen reichlichere Anwüchse schützt. Böden stählerner und hölzerner Schiffe werden durch mehrfache Patentanstriche gegen

das Rosten und Bewachsen gesichert; diese Anstriche erhärten unter Wasser nicht vollständig, sondern blättern sich successive mit den angesetzten Pflanzen und Thieren ab, so dass der Boden ziemlich glatt erhalten bleibt. Anlässlich der periodisch erfolgenden Eindockungen der Schiffe werden die Unterwassertheile gründlich gereinigt und mit einem neuen Patentanstriche versehen; stark bewachsene Schiffsböden bedeuten immer einen erheblichen Verlust an Geschwindigkeit bei gleichem Kohlenverbrauche, beziehungsweise einen auffallenden Mehrconsum an Kohle zur Einhaltung einer bestimmten Geschwindigkeit.

AUFGABEN UND PERSONAL DER KRIEGS-MARINE.

ielseitig wie das Wesen der Kriegs-Marine ist deren Thätigkeit, welche sich nicht nur auf die Vorbereitungen für den Krieg beschränkt, sondern auch zahlreiche mit der Repräsentation des Staates, mit der Schiffahrt und den Hilfswissenschaften des Seewesens zusammenhängende Aufgaben löst.

Der Schwerpunkt aller Thätigkeit liegt naturgemäß in der Gewinnung von Schlagfertigkeit und Kriegstüchtigkeit, der Ausbildung des Personals in der Führung der Schiffe und Verwendung der Offensiv- und Defensivwaffen; eingedenk ihrer Wichtigkeit für die Vertheidigung des Vaterlandes und jener Lorbeeren, welche sie auf der Walstatt zu erringen vermochte, strebt die Flotte stets nach der höchsten Stufe militärischer und seemännischer Vollkommenheit.

Zu den kriegerischen Aufgaben der Flotte zählt in erster Linie die Vertheidigung der vaterländischen Meeres-Uferstrecken, welche nur mit den mobilen Streitkräften der Flotte möglich ist, weil ja die Anlage stabiler Befestigungen entlang der ganzen Küstenentwicklung nicht durchgeführt werden kann. Einzelne be-

festigte Häfen und geschützte Flottenlager bilden Stützpunkte, in denen die Schiffe vom Feind unbehelligt ihre Zurüstung und Bereitstellung vollenden, die Vorräthe fassen und ergänzen, endlich die Instandsetzung der Havarien bewirken können.

Befestigte Häfen Österreich-Ungarns sind der Central-Kriegshafen von Pola mit dem angrenzenden Canale von Fasana und der Golf von Cattaro; geschützte Flottenlager, für welche das erforderliche Material (Seeminen, Barricaden etc.) bereitgestellt, doch bis zum Gebrauche deponiert ist, werden nur im Bedarfsfall errichtet. Die Configuration unserer Küste ist für die Wahl solcher Flottenlager außerordentlich günstig gestaltet; leicht zu vertheidigende Häfen, Rheden und Canäle, welche sich für den genannten Zweck eignen und gegen die Unbilden des Wetters geschützte Ankerplätze bieten, finden sich in großer Zahl an der Festlandsküste und zwischen den vielen vorgelagerten Inseln und Eilanden.

Diese Thatsache darf allerdings nicht zur irrigen Annahme verleiten, dass eine Vertheidigung der Küste ausschließlich auf deren Territorialgewässer beschränkt werden kann, eine solche ist vielmehr nur in See möglich. Was helfen die stärksten Forts und sinnreichsten Minenanlagen, die schönsten Schutzhäfen und die vollendetste Localvertheidigung durch Torpedoflottillen, wenn eine feindliche Flotte die Nähe der Küste vermeidet, die Zufuhren zur See unterbindet und den Handel lahmlegt? In solchen Fällen muss eben die eigene Flotte den Gegner aufsuchen, die Würfel fallen auf hoher See.

Die Art der Unterstützung unserer Armeen wird, wenn diese Operationen im Bereiche der Küste vornehmen, von verschiedenen Umständen abhängen; allgemeine Aufgaben der Flotte sind dann die Transporte von Truppen, Material und Verwundeten, die Deckung des gegen den Küstensaum grenzenden Flügels oder eines Rückzuges der Landtruppen, das Legen und Bewachen von Telegraphenkabeln. Bei einem im Binnenlande geführten Feldzuge kann die Flotte durch Diversionen gegen die Küste des Gegners diesen zur Theilung, somit Schwächung seiner Streitkräfte zwingen.

In Kriegen mit überseeischen Staaten und solchen, welche durch neutrale Reiche getrennt und daher nicht auf dem Landwege

zu erreichen sind, tritt die Flotte in die Offensive, stellt die Convois für Truppen- und Materialtransport und hält den Verkehr mit dem Vaterland aufrecht. Sie deckt in allen Fällen die während einer Mobilisierung besonders wichtige Zufuhr von Lebensmitteln auf dem Seewege, beschützt die nationale Schiffahrt, schädigt den gegnerischen Seehandel durch Wegnahme seiner Schiffe und Auferlegung von Contributionen an finanzkräftige Hafenstädte.

Die Durchführung der vorstehend aufgezählten Operationen bedingt aber die erfolgreiche Bekämpfung der feindlichen Seemacht; was unserer Flotte an Schiffszahl fehlt, muss sie daher an Kriegs-

Jollboot bei Seegang.

tüchtigkeit und Überlegenheit im Gebrauch ihrer Waffen wettzumachen suchen. Diese Factoren, so wichtig sie auch sind, und die geschichtliche Thatsache, dass fast ausnahmslos die an Schiffszahl schwächere Flotte bei Seeschlachten siegreich blieb, reichen aber doch nicht aus, den Erfolg zu gewährleisten; die gesteigerte Thätigkeit aller fremden Flotten zwingt auch uns zu beständigen Neuerungen auf dem Gebiete der Waffentechnik, des Schiffs- und Maschinenbaues, endlich zum Ersatze älterer Schiffe durch moderne Neubauten.

Der erforderliche Umfang unserer Wehrmacht zur See richtet sich eben nicht nach der constant bleibenden Länge der Küsten-Entwicklung, sondern nach jenen Seestreitkräften, welchen sie gewachsen sein muss, also nach veränderlichen Factoren, mit denen sie wenigstens annähernd gleichen Schritt halten soll.

Durch die Vergrößerung aller anderen Flotten ist somit auch bei uns eine Vermehrung der Schiffe, beziehungsweise ein beschleunigter Ersatz veralteten Materials nothwendig geworden; die Dispositionen sind hiefür recht günstig: einerseits pflegen die für budgetäre Fragen ausschlaggebenden Factoren in weiser Einsicht und patriotischer Obsorge den maßvollen Anforderungen der Marine ihre Bewilligung nicht zu versagen, anderseits ist zu hoffen, dass der erfreuliche wirtschaftliche Aufschwung der Monarchie in absehbarer Zeit die Einhaltung kürzerer Fristen im Schiffbau und die hiemit verbundene Steigerung der Marine-Auslagen ermöglichen werde.

Zu den Friedensaufgaben der Flotte gehört das Entfalten der k. und k. Flagge durch unsere Kriegsschiffe an bestimmten Orten mit eventueller Verwertung der militärischen Machtmittel, sowie die wissenschaftliche Thätigkeit der Marine. Es sind dies so verschiedenartige und umfangreiche Gebiete, dass ein näheres Eingehen auf deren Details begründet erscheint.

Der Schutz bedrohter österreichisch-ungarischer Staatsangehöriger und ihres Eigenthums wurde schon wiederholt, speciell auch in jüngster Zeit, erforderlich. Während der brasilianischen Insurrection des Jahres 1894 befand sich S. M. Schiff »Zrinyi« zu diesem Zwecke vor Rio de Janeiro; das Laden und Löschen eines österreichischen Dampfers musste einmal durch Beistellung einer bewaffneten Mannschaftsabtheilung gesichert werden. Während der Unruhen in der Türkei 1895 bis 1896 kreuzte die Escadre in der Levante, S. M. Schiff »Sebenico« wurde als zweiter Stationär nach Constantinopel detachiert; als sich im Sommer 1896 der Aufstand auf Kreta erhob, beschützten der Rammkreuzer »Kaiserin und Königin Maria Theresia« und die »Sebenico« unsere daselbst sesshaften Staatsangehörigen, die neuerlich in Constantinopel ausgebrochenen Unruhen führten S. M. Schiff »Hum« als zweites Stationsschiff nach dem Goldenen Horne. Bei Beginn des spanisch-amerikanischen Krieges wurde die »Kaiserin und Königin Maria Theresia« nach Westindien entsandt.

Die Repräsentation der Monarchie bei feierlichen Anlässen ist eine weitere Aufgabe der Flotte; so entfaltete bei der Welt-

Hochsee-Torpedoboot.

ausstellung in Barcelona eine aus zwei Panzerschiffs-Divisionen bestehende Escadre die roth-weiß-rothe Flagge, bei der Columbusfeier in Huelva (1892) begrüßten die Kanonen der »Aurora« im Vereine mit jenen spanischer, englischer, holländischer, italienischer, französischer und mexikanischer Kriegsschiffe die erste Fahrt der wiedererstandenen Carabelle »Santa Maria«. Als die vierte Centennarfeier der Entdeckung Amerikas die Flotten aller seefahrenden Mächte im Hafen von Genua vereinigte, wurde daselbst unsere Flagge durch die Schiffe »Kronprinz Erzherzog Rudolf«, »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie« und »Kaiser Franz Joseph I.« vertreten. Bei der internationalen Flottenrevue anlässlich der Eröffnung des Nord-Ostseecanals (1895) weilte eine aus den Schiffen »Kaiserin und Königin Maria Theresia«, »Kaiser Franz Joseph I.«, »Kaiserin Elisabeth« und »Trabant« zusammengesetzte Kreuzerdivision in Kiel. An den Lissaboner Festen des Jahres 1898, welche die vierte Jahrhundertswende der Entdeckung des Seeweges nach Indien durch Vasco da Gama verherrlichten, nahm nebst zahlreichen Schiffen der meisten Seestaaten auch S. M. Schiff »Kaiser Franz Joseph I.« theil.

Flotten- oder Schiffsdemonstrationen zur Unterstützung diplomatischer Schritte sind heutzutage keine Seltenheit mehr. Österreich-Ungarn betheiligte sich an der Flottendemonstration der Großmächte zur Erzwingung der Übergabe Dulcignos und später an jener in der Suda-Bai auf Kreta (1886), welche die griechische Kriegserklärung und die griechischen Rüstungen hintanhalten sollte; als die Vorstellungen der Vertreter am Athener Hofe wirkungslos blieben, folgte — wie bekannt — die Blockade der griechischen Küsten, wobei unserer Escadre die Blockade des vor Volo liegenden Canales von Trikiri zufiel. Eine zweite Friedensblockade, welche jedoch auch zu kleineren Kämpfen führte, war jene der Insel Kreta im Jahre 1897; die österreichisch-ungarische Escadre lag vor Kissamo Castelli und ließ ihre Schiffe zwischen Cap Spada und Selino kreuzen. Angriffe der Insurgenten auf türkische Stellungen sowie auf Boote und Schiffe unserer Escadre gaben wiederholt Anlass mit Waffengewalt einzuschreiten; zahlreiche Prisen wurden aufgebracht und in die Suda-Bai geschleppt. Zur Pacification der Insel

trug unsere Escadre jedenfalls wesentlich bei, die stramme, disciplinierte Haltung unseres Personals fand allseitige Anerkennung, das durchaus soldatische und unparteiische Auftreten der Schiffscommandanten verhinderte manches Blutvergießen und imponierte selbst den rauf- und beutelustigen Insurgenten, welche unter dem Einflusse der Traditionen mehrhundertjähriger steter Fehde aufgewachsen sind.

Beim Abschlusse von Handels- und sonstigen Verträgen mit Staaten, deren Eigenart nicht nur die Entfaltung von Gepränge sondern auch die Vorführung von Machtmitteln erheischt, pflegen gleichfalls Kriegsschiffe zu intervenieren, wie dies seitens der österreichisch-ungarischen Monarchie durch Entsendung einer Expedition nach Siam, China und Japan geschah; im Herbste des Jahres 1893 bewirkte S. M. Schiff »Kaiserin Elisabeth« den Austausch der Ratificationen des Freundschafts-, Schiffahrts- und Handelsvertrages mit dem Königreiche Korea.

Die Thätigkeit unserer Kriegs-Marine erstreckt sich nebstbei auf zahlreiche wissenschaftliche Gebiete, welche entweder mit dem Seewesen zusammenhängen oder durch Kriegsschiffe gefördert werden können; mit berechtigtem Stolze vermag sie auch da auf ihre ehrenvollen und nutzbringenden Erfolge zu verweisen.

Die Angaben der Seekarten gewisser Meerestheile sind selbst heutzutage noch der Correctur und der Ergänzung bedürftig; Lothungen und topographische Aufnahmen selten besuchter Häfen und bisher wenig durchforschter Küstenstrecken, endlich die fast ununterbrochene Berichterstattung über hydrographische Verhältnisse, welche für die Schiffahrt von Belang sind, vereinigen sich zu einem umfangreichen Feld eifrigen Schaffens, auf dem unsere Kriegs-Marine wiederholt Ersprießliches leistete. Als Bekräftigung dessen sei nur kurz auf die Küstenaufnahme der Adria, auf die hydrographischen Untersuchungen in dieser, dem östlichen Mittelmeer und dem Becken des Rothen Meeres verwiesen.

Eine lange Reihe von Schwerebestimmungen und erdmagnetischen Beobachtungen in aller Herren Länder, Weyprechts Verdienste und die arktische Beobachtungsstation auf der Insel Jan Mayen, endlich die ständigen Publicationen der Sternwarte

und der übrigen Abtheilungen des hydrographischen Amtes in Pola sprechen am besten für die Art und den Umfang der Leistungen in den einschlägigen Wissenszweigen.

Die Sammlungen des naturhistorischen Hof-Museums, des Marine-Museums und ähnlicher Anstalten haben durch die zu transoceanischen Reisen entsandten Kriegsschiffe zahlreiche und wertvolle Bereicherungen erfahren; geologische Untersuchungen auf den Inseln der Südsee (durch »Saida« und »Albatros«) ergaben interessante Resultate. An diese Forschungen knüpft sich leider eine traurige Erinnerung, da im August 1896 eine geologische Expedition des »Albatros« auf der Salomoninsel Guadalcanar durch Eingeborene überfallen wurde; der die Expedition begleitende Geologe, ein Seecadet und fünf Mann fanden hiebei ihren Tod.

Den Zusammenstellungen handelspolitischer Daten wird seitens der Schiffs-Commandanten und -Stäbe eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet; wenngleich solche Elaborate nicht mehr wie in früheren Jahren in der Form von Reisebeschreibungen der Öffentlichkeit übergeben werden, begegnen doch die bezüglichen Berichterstattungen nach wie vor dem regen Interesse und der ungetheilten Anerkennung maßgebender Kreise. Die an Orten, in denen kein österreichisch-ungarischer Consul residiert, gesammelten commerziellen Informationen tragen oftmals zur Anknüpfung wertvoller Beziehungen und Eröffnung neuer Absatzgebiete unseres Exporthandels bei, welcher culturell hochstehende Länder nicht dauernd zu seinen Abnehmern zählen kann. In Staatswesen, die infolge wechselnder, haltloser Regierungen oder geringer geistiger Fortschritte ihrer Bewohner keine eigene nennenswerte Industrie aufkeimen lassen und daher als Absatzmärkte fremder Industrieproducte prädestiniert erscheinen, ist aber die Mitwirkung des Kriegsschiffes, die Vorführung seiner Machtmittel der wichtigste Factor für die klaglose Abwicklung des Handelsverkehres und eine Bedingung für die freie Entwicklung des Unternehmungsgeistes unserer Landsleute.

Das vorstehend in aller Kürze Ausgeführte mag begründen, dass es nicht als Selbstüberhebung klingt, wenn die Angehörigen unserer Kriegs-Marine das bekannte Gutzkow'sche Citat auch auf

sich anwenden und stolz sind: nicht aus der Armut, sondern aus der Fülle des Geistes zu schöpfen.

Wer es für möglich hält, dass die neue Richtung im Seewesen den wahren und erprobten Seemann durch »Büchermenschen« ersetzen könne, befindet sich in einem gewaltigen Irrthume; ist

Schiffs-Commandant.

auch die mobile Handbibliothek des Seeofficiers von heute zu einer respectablen Zahl von Bänden angewachsen, sein allgemeines und technisches Wissen ebenso reichhaltig als vielseitig, so kann dieses bei der Erfüllung seiner Berufspflichten doch nur dann genügen, wenn es von eingehenden, rein seemännischen Kenntnissen, Erfahrungen und Geschicklichkeiten unterstützt und vervollständigt

wird. Neptuns Dreizack, das Symbol der Weltherrschaft, blieb auch das Zeichen des Kampfes gegen die Elemente, deren Toben sich ewigen Gesetzen gemäß vollzieht; frohen Muthes zieht der Seemann in diesen Kampf, gewappnet mit Wissen und Können, geschult in der Folgerichtigkeit des Denkens und Handelns, vermag er als besonnener Streiter die Macht der Elemente zu beherrschen und seinen Zwecken nutzbar zu machen.

Mit der allmählichen Verdrängung der Segelschiffahrt durch die Dampfschiffe entschwanden leider manche schöne Traditionen und manche sympathisch berührende Seiten der alten, poetischen Romantik im Seewesen, doch blieben noch alle jene seemännischen Tugenden erhalten, deren Pflege als höchste moralische Aufgabe jeder Flotte bezeichnet werden muss. Unsere Marine war nie in der Lage, ihren Ruhm in der Zahl und Mächtigkeit der Schiffe begründet zu sehen, umsomehr aber trachtete ihr Personal zu allen Zeiten durch den Ruf maritimer Tüchtigkeit zu glänzen. Findigkeit, rascher Entschluss zur richtigen That, bedingungslose Unterordnung unter die Regeln eiserner Schiffsdisciplin, das Einsetzen des besten Könnens und Wissens zum allgemeinen Wohle, Muth und Ausdauer, Selbstverleugnung und begeisterte Hingebung für den harten, doch schönen Beruf gereichten immerdar zur Zierde unserer Flotte, welche — stolz auf zahlreiche huldvolle Anerkennungen des Allerhöchsten Kriegsherrn und geehrt durch die günstigen Urtheile fremder Seeleute — sich dauernd bestrebt, diese rühmlichen Eigenschaften zu hegen, zu pflegen und zu mehren.

Das in der ganzen Monarchie zunehmende Interesse am Seewesen zeigt sich am deutlichsten in der Zahl jener Bewerber, welche sich dem Dienst in der Kriegs-Marine widmen wollen. In dieser Zahl lässt sich ein constant ansteigender Zudrang wahrnehmen, obschon es allgemein bekannt ist, welche schwere Anforderungen und Härten der Dienst zur See mit sich bringt; anderseits berichtet unsere heimische Literatur — Bücher wie Tagespresse — im allgemeinen so wenig über die Marine, dass eine künstliche Erzeugung von Vorliebe für den Seemannsberuf gewiss nicht angenommen werden kann.

Der Reiz des Fremden und die schmucke Marine-Uniform, der fast jedem Jüngling innewohnende Thatendrang und die Romantik, welche die Schiffahrt seit urdenklichen Zeiten verschönt, endlich die Großartigkeit der Natur, nirgends gewaltiger zu des Menschen Sinnen sprechend, als aus den endlosen, spiegelnden oder stürmisch bewegten Meeresfluten, sind starke Zugkräfte, die, theils in ihrer Gesammtheit, theils einzeln vorwiegend, Lust zu einem Berufe wecken, welchen man ohne Übertreibung zu den schönsten zählen darf.

Durch den auffallenden Mangel maritimer Literatur in Österreich-Ungarn erklärt sich die im Binnenland oftmals anzutreffende Unkenntnis der Organisation unserer Kriegs-Marine und jener Aufgaben, welche den Angehörigen der verschiedenen Diensteszweige zufallen; dem Zwecke dieses Buches entsprechend, sei daher nachstehend das zu allgemeiner Orientierung und zur Ergänzung der Übersichtstabellen des Anhanges Nothwendige ausgeführt.

Das Personal der k. und k. Kriegs-Marine gliedert sich in Stab und Mannschaft; außer diesen beiden Gruppen stehen nur die Marine-Diener und das technische Hilfspersonal.

Zum Stabe zählen die Seeofficiere, Officiere in Zutheilung und in Marine-Localanstellungen, Marine-Geistliche, -Auditore, -Ärzte und -Beamte.

Den Seeofficieren sind die Befehlshaberstellen zur See vorbehalten; sie versehen sonst den ihrer Charge und ihrem Range zukommenden Dienst am Bord der Schiffe oder am Lande. Die Flaggenofficiere (Admiral, Vice-Admiral, Contre-Admiral) führen das Commando über mehrere einem gemeinsamen Verband angehörende Kriegsschiffe; Linienschiffs-Capitänen in dieser Dienststellung wird von Seiner Majestät der Titel »Commodore« verliehen. Commandanten der einzelnen Schiffe sind je nach deren Größe und Verwendungsart Stabs- und Oberofficiere; der dem Schiffs-Commandanten im Range zunächst stehende Officier eines Schiffsstabes ist Gesammt-Detail-Officier, die übrigen Seeofficiere des Schiffes versehen den Wach- und Inspectionsdienst. Die Seecadetten und Seeaspiranten, ihrer Ausbildung wegen fast immer eingeschifft,

werden dem Wachdienst eingereiht oder zum Inspectionsdienst in den unteren Schiffsräumen verwendet.

Die überwiegende Mehrzahl der Seeofficiere entstammt dem Binnenlande der Monarchie, die Küstenprovinzen sind nur spärlich vertreten. Das Seeofficierscorps ergänzt sich aus den absolvierten Zöglingen der Marine-Akademie in Fiume, welche zu Seecadetten 2. Classe ernannt werden, und aus absolvierten Mittelschülern, die als Seeaspiranten eintreten. Nach Ablegung einer vorgeschriebenen Prüfung, welche ihr Lehrjahr beschließt, werden auch die Seeaspiranten zu Seecadetten ernannt; dem Bestehen der Seeofficiersprüfung folgt die Vorrückung zum Seecadetten 1. Classe und — nach Maßgabe der eintretenden Aperturen — die Beförderung zum Linienschiffs-Fähnrich, welche den besonderen Verhältnissen zufolge die fühlbarste genannt werden kann. Das Avancement zum Linienschiffs-Lieutenant bringt nur geringfügige Verschiebungen in der Art der Dienstleistung mit sich, die Dienstesposten rangsälterer Linienschiffs-Lieutenante und rangsjüngerer Corvetten-Capitäne sind vielfach einander gleich, so dass auch die Beförderung zum Stabsofficier weniger einschneidend ist; nur dem Ausgaben-Etat des Beförderten legt sie die übrigens gerne getragenen Kosten vermehrter Vergoldung der Uniformstücke auf. Die Charge des Fregatten-Capitäns enthebt von der mühevollen Stellung eines Gesammt-Detail-Officiers und bringt, gleich jener des Linienschiffs-Capitäns, wachsende Würden, Ehren und — Bezüge mit sich. Contre-Admiral! Wer denkt da nicht an das Wort von den Berufenen und Auserwählten? Die geringe Zahl derjenigen, welche diese Charge erreichen, und der Nimbus, welcher den Flaggenofficier umgibt, heben die Beförderung zum Contre-Admiral weit über jeden Vergleich mit den übrigen.

Die Marine-Localanstellungen entsprechen dem Armeestande; Officiere, welche für den Seekriegsdienst untauglich wurden, und Linienschiffs-Lieutenante, die sich persönlicher Verhältnisse halber für eine Corvetten-Capitäns-Localanstellung vormerken ließen, ergänzen fallweise den Status dieses Corps.

Seelsorger der Schiffsbemannungen einer Escadre ist der eingeschiffte Marine-Caplan; den übrigen Marine-Geistlichen, an

deren Spitze der Marine-Pfarrer steht, obliegt die Seelsorge der Marine-Gemeinde in Pola.

Die Auditore werden der Kriegs-Marine vom Heere zugetheilt; sie sind Justizreferenten bei der Marine-Section und dem

Admiral (in Gala).

Hafen-Admiralat in Pola oder versehen den Dienst bei dem im gleichen Orte befindlichen Marine-Gerichte. Der Flaggen-Auditor, welcher zum Stabe der Escadre als Leiter des Flaggen-Gerichtes gehört, ist gleichzeitig der Justizbeirath des Escadre-Commandanten; auf Schiffen, welche transoceanische Reisen vollführen,

wird ein eigenes Schiffs-Gericht aufgestellt und einer der am Bord eingeschifften Seeofficiere als Auditor zu dessen Leitung berufen.

Das marine-ärztliche Officierscorps, an dessen Spitze ein Admiral-Stabsarzt steht, ergänzt sich durch die fallweise Aufnahme provisorischer Corvetten-Ärzte, welche hauptsächlich an ein bestimmtes Alter, den an einer inländischen Universität erworbenen Doctorgrad und eine specielle militär-ärztliche Ausbildung geknüpft ist. Die provisorischen Corvetten-Ärzte müssen vor ihrer definitiven Anstellung eine kurze Einschiffungszeit und eine Effectivitätsprüfung ablegen. Nicht eingeschiffte Marineärzte sind vorwiegend dem Marinespital in Pola zugetheilt.

Die Marinebeamten scheiden sich in technische und administrative Beamte, dann in solche des hydrographischen Wesens und des Lehrfaches. Zu den technischen Beamten gehören die Schiffbau-, Maschinenbau- und Betriebs-, Artillerie-, Land- und Wasserbau-, Elektro-Ingenieure, der Marine-Chemiker und ein Assistent für Chemie, die Maschinenleiter, Werkführer und Constructionszeichner; diesen Branchen fallen die ihren Benennungen entsprechenden Aufgaben zu. Maschinenbau- und Betriebs-Ingenieure und Maschinenleiter bilden einen Concretualstand und versehen am Bord der Schiffe den Dienst bei der Maschine; dem Rangsältesten der eingeschifften Maschinenbeamten eines Schiffes obliegt die oberste Leitung des Maschinendienstes, dessen einzelne Fächer den anderen, jüngeren Beamten zugetheilt werden. Beim Titel »Land- und Wasserbau« bezieht sich letzteres Wort auf den Hafen- und Uferbau. Die Marine-Commissariats-Beamten führen die Verrechnung am Bord und am Land, in höherer Charge auch den Intendanzdienst der Kriegs-Marine; der eingeschiffte Marine-Commissariats-Adjunct wird Schiffs-Rechnungsführer genannt, auf den kleineren Schiffen versieht einer der Seeofficiere neben seinem sonstigen Dienst auch jenen des Rechnungsführers. Das hydrographische Amt und dessen einzelne Abtheilungen leiten entweder Beamte des hydrographischen Wesens oder Seeofficiere; die Beamten für das Lehrfach sind Professoren (Directoren, Oberlehrer, Lehrer und Lehrerinnen) an der Marine-Akademie in Fiume und an den Marine-(Knaben- und Mädchen-)Schulen in Pola.

Bewerber für den Eintritt in eine der Ingenieurs-Branchen werden nach Ablegung der zweiten Staatsprüfung als provisorische Ingenieure 3. Classe (falls sie diese Prüfung noch nicht abgelegt haben, als provisorische Eleven, welche die zweite Staatsprüfung binnen Jahresfrist nachtragen müssen) aufgenommen. Die Vorstudien müssen an einer inländischen technischen Hochschule absolviert worden sein.

Die Maschinenleiter ergänzen sich vorwiegend aus Maschinen-Unterofficieren, welche die vorgeschriebene Prüfung mit Erfolg bestanden haben; sonst gelten als Aufnahmsbedingungen: die mit gutem Resultat absolvierten Studien an der mechanisch-technischen Abtheilung einer höheren Staatsgewerbeschule, die befriedigend abgelegte Prüfung zum Seedampfer-Maschinisten, eine mindestens zweijährige praktische Verwendung in den beim Maschinenbau vorkommenden Handwerken, eine mindestens einjährige Verwendung im Maschinenbetriebsdienste zur See und die Ablegung einer Aufnahmsprüfung.

Der Eintritt zum Marine-Commissariat erfolgt in der Stellung eines provisorischen Eleven; Bedingungen für die Aufnahme sind die gut absolvierten Studien eines Obergymnasiums, einer Oberrealschule oder einer Handelsakademie, die bestandene Prüfung aus der Staats-Verrechnungskunde, welche auch nachgetragen werden kann, und das Entsprechen bei der Aufnahmsprüfung.

Das am Bord unserer Schiffe zur Dienstleistung eingeschiffte Personal theilt sich in vier organische Gruppen; es sind dies: die Befehlshaber, die Flaggen-Stäbe, die Schiffs-Stäbe und die Mannschaften. Befehlshaber sind die mit dem Commando eines oder mehrerer Schiffe betrauten Seeofficiere; im ersten Falle führen sie den Titel »Schiffs-Commandant«, im zweiten den Titel »Commandierender«; der Commandant des Flaggenschiffes heisst »Flaggen-Capitän«.

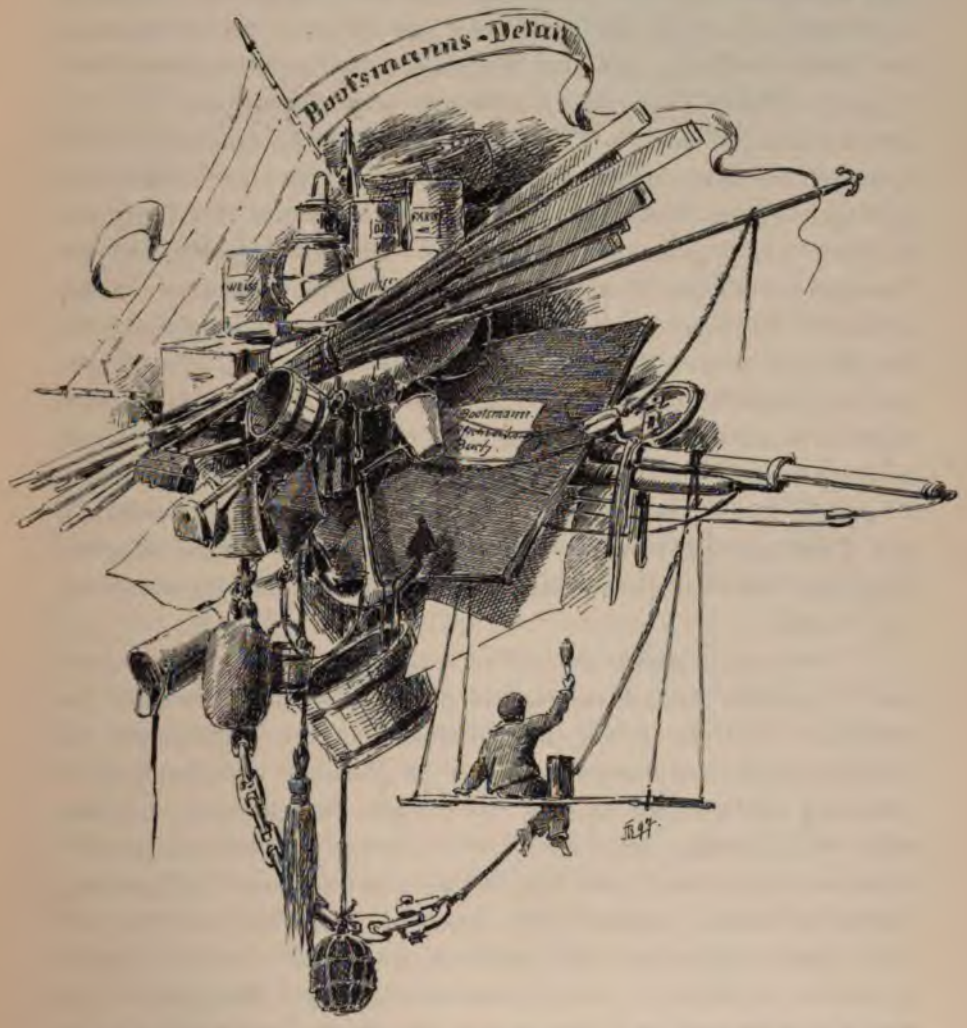
Dem Commandierenden obliegt die militärische und seemännische Führung seiner Escadre, die Rechts- und Gesundheitspflege nebst zahlreichen anderen Aufgaben; der gesammte Dienstbetrieb richtet sich nach seinem Flaggenschiff, indem alle nach außen erkennbaren Bewegungen mit diesem gleichzeitig vor-

genommen werden. Zur Besorgung der verschiedenen Dienstgeschäfte ist jedem eingeschifften Admiral ein Flaggen-Stab zugetheilt, welcher zumeist aus einem Stabsofficier als Stabs-Chef (dem militärischen Referenten und Vorstand der Flaggen-Kanzlei) und einem Linienschiffs-Lieutenant besteht; doch kann dem Flaggen-Stab auch ein Marine-Arzt als Sanitäts-Chef und ein Marine-Ingenieur als technischer Referent angehören — ist dies nicht der Fall, so werden dem rangsältesten Arzt und Ingenieur der Escadre die einschlägigen Dienstesobliegenheiten übertragen. Zu dem Flaggen-Stab eines Admirals, welcher als rangshöchster Befehlshaber gleichzeitig Gerichtsherr der Escadre (Flotte) ist, zählt auch ein Auditor als Leiter des Flaggengerichtes. Für den Signaldienst des Admiralsschiffes werden dem Flaggen-Stabe Seecadetten zugetheilt.

Auf jedem Schiffe bilden die für den Dienstbetrieb eingeschifften Officiere, Seecadetten, Geistliche, Ärzte und Beamte den Schiffs-Stab. Der rangsälteste Seeofficier ist Gesammt-Detail-Officier, dessen mitunter übliche Benennung »erster Lieutenant« aus den Zeiten der österreichisch-venetianischen Marine als Übersetzung des »primo capitano« (erster Linienschiffs-Lieutenant) stammt. Er ist das Vollzugsorgan des Commandanten, welchen er bei jeder Abwesenheit vertritt; da er selbst zum Schiffs-Stabe gehört, aber auch dessen unmittelbarer Vorgesetzter ist, bald dienstlich, bald außerdienstlich mit den Angehörigen des Stabes zu verkehren hat, bedingt seine Stellung hohes Taktgefühl. Seine zahllosen Obliegenheiten erfordern rastlose Thätigkeit und viel Umsicht, welche es erklärlich machen, dass vor der Beförderung zum Stabsofficier eine Einschiffung als Gesammt-Detail-Officier eines größeren Schiffes zufriedenstellend absolviert werden muss.

Jeder der übrigen Schiffsofficiere wird bei der Mannschaftsausbildung, als Vorsteher eines Specialdetails und Commandant einer Mannschaftsabtheilung, endlich zur Versehung des Wachdienstes verwendet. Der dem Gesammt-Detail-Officier im Range nächstfolgende Officier ist Vorstand des Artillerie-Details und Artillerie-Officier, aus den Verbleibenden wählt der Commandant den Navigations-Officier, welcher auch das Steuer- und Navigationsdetail führt; der nunmehr dem Artillerie-Officier im Range

folgende wird Manöver-Officier und Vorsteher des Bootsmannsdetails, einer der übrigen, torpedistisch ausgebildeten Officiere Vorsteher des Torpedodetails und Torpedo-Officier; für die Be-



aufsichtigung der untersten Schiffsräume bestimmt der Schiffs-Commandant einen Raum-Officier. Alle übrigen Officiere werden fast ausschließlich als Commandanten der Geschützabtheilungen eingereiht.

Der Artillerie-Officier leitet die artilleristische Ausbildung der Mannschaft und alle Schießübungen mit den Geschützen, sowie die technisch richtige Instandhaltung des ganzen Artilleriematerials. Auf kleineren Schiffen commandiert er die Batterie, auf größeren bleibt er im Gefecht auf der Brücke und dirigiert die Verwendung der Schiffs-Artillerie nach den Weisungen des Commandanten. Dem Torpedo-Officier fällt die Ausbildung der Torpedisten zu, bei Lancierübungen und im Kriege beobachtet er an einem hiezu bestimmten Instrumente die Bewegungen des Zieles und ertheilt im richtigen Augenblicke den Befehl zum Ausstoßen des Torpedos. In allen Angelegenheiten, welche die Schiffahrt betreffen, ist der Navigations-Officier Referent des Schiffs-Commandanten; astronomische Beobachtungen und Koppelungen zur Bestimmung des Schiffsortes, dessen Verzeichnen in die Seekarten, wie alle übrigen auf die Durchführung der Navigation Bezug habenden Maßnahmen fallen in sein Ressort, zu welchem auch die Ausbildung der Steuerleute gehört. Der Manöver-Officier ist zur Leitung aller Bootsübungen, zum Commando der kriegsmäßig armierten Boote und des Landungsdetachements berufen, sein Detail umfasst in erster Linie die Takelage (Bemastung und Segel), Anker, Ketten, Taue und Boote.

Den Seecadetten als »Wachcadetten« obliegt vorwiegend das Vermitteln und Invollzugsetzen der den Dienstbetrieb betreffenden Befehle, sowie das Überbringen von Meldungen des Wachofficiers; den Inspectionsdienst im Batterie- und Banjerdecke versehen abwechselnd je zwei der übrigen Seecadetten. Berufen, sich die Eignung zum Seeofficier zu erwerben, werden die Seecadetten auch allen Exercitien, Schulen und Übungen beigezogen; indem sie hiebei einerseits ihre eigenen Kenntnisse erweitern, verleiht ihnen anderseits die unter Aufsicht der Officiere durchgeführte Ausbildung und Unterweisung der Mannschaft jene Geschicklichkeiten und Fähigkeiten, deren sie in der Stellung des Officiers bedürfen.

Jedes größere Schiff zählt zu seinem Stabe zwei Marineärzte; kleinere Schiffe müssen sich mit einem Arzte begnügen, und nur bei ganz geringem Bemannungsstand unterbleibt die Einschiffung

eines solchen. Wo es die Verhältnisse zulassen, werden schwerer Erkrankte zur Pflege in ein Landspital ausgeschifft, weil die naturgemäß beengten Räume eines Schiffsspitales, welche bei schlechtem Wetter nur unzureichend gelüftet werden können, die Bewegungen des Schiffes und das Lärmen des Dienstbetriebes einer rationellen Krankenpflege entgegenarbeiten.

Rascher Wechsel des geographischen Schiffsortes bringt oftmals bedeutende klimatische Unterschiede mit sich: so pflegt es beispielsweise im Frühjahre häufig vorzukommen, dass von den Antillen nach New-York steuernde Schiffe beim Übertritt aus dem warmen Gebiete des Golfstromes in das kalte des arktischen Stromes binnen 24 Stunden einen ganz außergewöhnlichen Temperatursturz mitmachen. An den brasilianischen Küsten und auf den Antillen herrscht fast beständig gelbes Fieber, welches infolge des unvermeidlichen Verkehres mit dem Land eine große Infectionsgefahr für die Schiffsbemannungen birgt; in den Tropengegenden folgt oftmals der sengenden Tageshitze eine feuchte Nacht. Solchen Verhältnissen muss immer durch entsprechende hygienische Vorkehrungen begegnet werden, damit der Gesundheitszustand der Bemannungen tadellos bleibe; es erwächst den Schiffsärzten die Verpflichtung, den militärischen Vorgesetzten rechtzeitig zweckdienliche Vorschläge zu machen. Nicht unerwähnt bleibe, dass dieser richtig gehandhabten Obsorge durchaus zufriedenstellende sanitäre Verhältnisse unserer Schiffe zu danken sind.

Die Anzahl der eingeschifften Maschinenleiter und -Ingenieure richtet sich annähernd nach der Größe des Schiffes; auf kleineren Fahrzeugen befindet sich nur ein (leitender) Beamter am Bord und stehen ältere Maschinen-Unterofficiere der Wache vor, auf den neueren Schlachtschiffen besitzt der leitende Ingenieur Stabsofficiers-Rang, von den jüngeren Maschinen-Beamten versehen stets zwei — je einer für jede Hauptmaschine — die Wache.

Auf großen Schiffen wird ein Marine-Commissariats-Eleve als Hilfsarbeiter des Schiffs-Rechnungsführers und zu seiner eigenen Ausbildung eingeschifft.

Zum technischen Hilfspersonale gehören die Ober-Poliere, Poliere, Bau-Aufseher und die Arsenals-Meister; die Marine-Diener,

als Amtsdiener bei den verschiedenen Behörden eingetheilt, sind ehemalige Marine-Unterofficiere, welche nach Beendigung ihres zwölften Dienstjahres in diese Gruppe übertraten.

Die Mannschaft der Kriegs-Marine entstammt nur zum Theile der Küstenbevölkerung; bei dieser ist wieder ein Unterschied zu machen zwischen den leider stetig an Zahl abnehmenden Seefahrern von Beruf, welche dank ihrer Tüchtigkeit einen Weltruf genießen, und den Ackerbau- und Gewerbetreibenden der Küstenprovinzen. Vorzüglich geschulte und seemännisch sehr verwendbare Leute liefert das Schiffsjungen-Schulschiff. Ähnlich den Erfahrungen der kaiserlich deutschen Kriegs-Marine bewähren sich auch bei uns die Binnenländer auf das beste; die häufig mangelhafte Schulbildung der Küstenländer, welche den hohen geistigen Anforderungen der maritimen Wissenszweige nicht genügt, macht es erklärlich, dass in der Artillerie-, Torpedo- und Maschinenspecialität die Mehrzahl der Unterofficiere aus dem Binnenlande stammt. Die deutsche Dienstsprache, bei der polyglotten Zusammensetzung der Monarchie ein mächtiges und unentbehrliches Bindemittel, erreicht bei der Marine durch die unzähligen technischen und maritimen Ausdrücke des See-Kriegswesens und der Schiffahrt besondere Wichtigkeit; es ist daher verständlich, dass die Kenntnis der Dienstsprache bedeutenden Einfluss auf das Vorwärtskommen nimmt, obschon die Verleihung der Unterofficiersgrade ohne Rücksicht auf die Nationalität stets nur an Verdienst und Würdigkeit geknüpft wird.

Erfreulicherweise verfügt unsere Kriegs-Marine über vortreffliche Unterofficiere mit ebenso umfangreichen als den praktischen Bedürfnissen angepassten Kenntnissen; ihre Verwendbarkeit als Abrichter, geleitet durch rastlose Thätigkeit der Officiere, ermöglicht trotz der relativ kurzen Dienstzeit die besten Resultate bei der Ausbildung der Matrosen, über deren durchschnittliche Intelligenz, Fleiß, Eifer und Disciplin gleichfalls das günstigste Urtheil gefällt werden kann.

Jeder Unterofficier und Matrose wird allgemein seemännisch und militärisch, sowie in einer besonderen »Specialität« ausgebildet, welche Scheidung durch die große Verschiedenheit und stets zunehmende Vollkommenheit der Kriegswaffen zur See, der modernen

Maschinencomplexe und bestimmter, dem Seewesen eigenthümlicher Wirkungskreise bedingt wird. Jede Specialität bildet in gewissem Sinn eine Branche für sich, innerhalb welcher umfangreiche theoretische Kenntnisse gelehrt und praktische Erfahrungen gesammelt werden, damit jedermann in seinem Specialfach ein möglichst tiefreichendes Wissen beherrschen und nutzbringend verwerten könne.

Oberbootsmann.

Diese ebenso nothwendige als vortheilhafte Gliederung erfolgt derzeit in die Gruppen: Deck-, Artillerie-, Torpedo-, Seeminen-, Steuer-, Waffen-, Maschinen-, Drainage-, Militärarbeiter-, Proviant-, Küchen- und Sanitäts-Dienst, endlich Marine-Musik.

Der Mannschaft des »Deck-Dienstes« fallen hauptsächlich die rein maritimen Dienstleistungen zu; Anker- und Kraftarbeiten, die wichtigeren Posten in der Takelage und beim Segelmanöver, endlich der Bootsdienst sind ihre Domäne. Auf getakelten Schiffen bildete diese Branche den wichtigsten Bestandtheil der Bemannung, alte Bootsleute blicken noch heute schier geringschätzig auf die anderen Specialitäten, nur den Berufsmatrosen als vollwertig zählend. Der rangsälteste Deck-Unterofficier, der Bootsmann, ist gleichzeitig der erste Unterofficier am Bord, reich an Erfahrung, die Mutter des Schiffes; er ist bewandert in schweren Lastarbeiten und jeglicher Dienstverrichtung auf dem Schiffe. Wenn des Bootsmanns Pfeife schrill ertönt, horcht jedermann auf, denn sein Ruf gilt der ganzen Bemannung; in Stunden der Gefahr,

bei Tag und Nacht ist der Bootsmann immer zur Stelle, ein Beispiel treuer Pflichterfüllung für Alle und Jeden. Ihm folgt im Range der Deckmeister, sein Famulus und Stellvertreter, dann der Raummaat, welchem die Instandhaltung des Banjerdecks und des noch tiefer gelegenen »Raumes« obliegt; die jüngeren Deck-Unterofficiere und die Matrosen finden in der Takelage und im gewöhnlichen Schiffs- und Bootsdienste Verwendung. Für dieses Personal genügen relativ geringe theoretische Kenntnisse, doch erfordert dessen Dienst besonders reiche praktische Erfahrungen; selbst auf den modernsten Schiffen, auf welchen die menschliche Arbeitskraft fast gänzlich durch Hilfsmaschinen verdrängt ist und die Takelage entfällt, kann der mit Lastarbeiten, dem Manöver mit Booten und Vertäumitteln durch langjährige Übung innig vertraute Deck-Unterofficier, der im Waschen und Reinigen, in der Behandlung von Farben und Anstrich geradezu Meister ist, keineswegs entbehrt werden.

Die wichtigste Waffe des Seekrieges war jederzeit die Schiffs-Artillerie; wenngleich durch die vermehrten und veränderten Elemente des Kampfes von Schiff gegen Schiff oder im Melée das Entern als ultima ratio durch den Torpedo und den Rammstoß ersetzt worden ist, so blieb dennoch der Kanone die Einleitung des Kampfes und die führende Rolle. Durch die beständigen Verbesserungen des Panzerschutzes wird auch die Schiffs-Artillerie immer wieder zur Verstärkung ihrer Leistungsfähigkeit angespornt; die Zunahme von Größe und Gewicht des Rohres, der Pulverladung und des Geschosses, welche vielfach maschinelle Einrichtungen erfordert, stellt auch an das Bedienungspersonal steigende Ansprüche. Umfangreiche Schulbildung und häufige Schießübungen sind daher für die Mannschaft des »Artillerie-Dienstes« unentbehrlich.

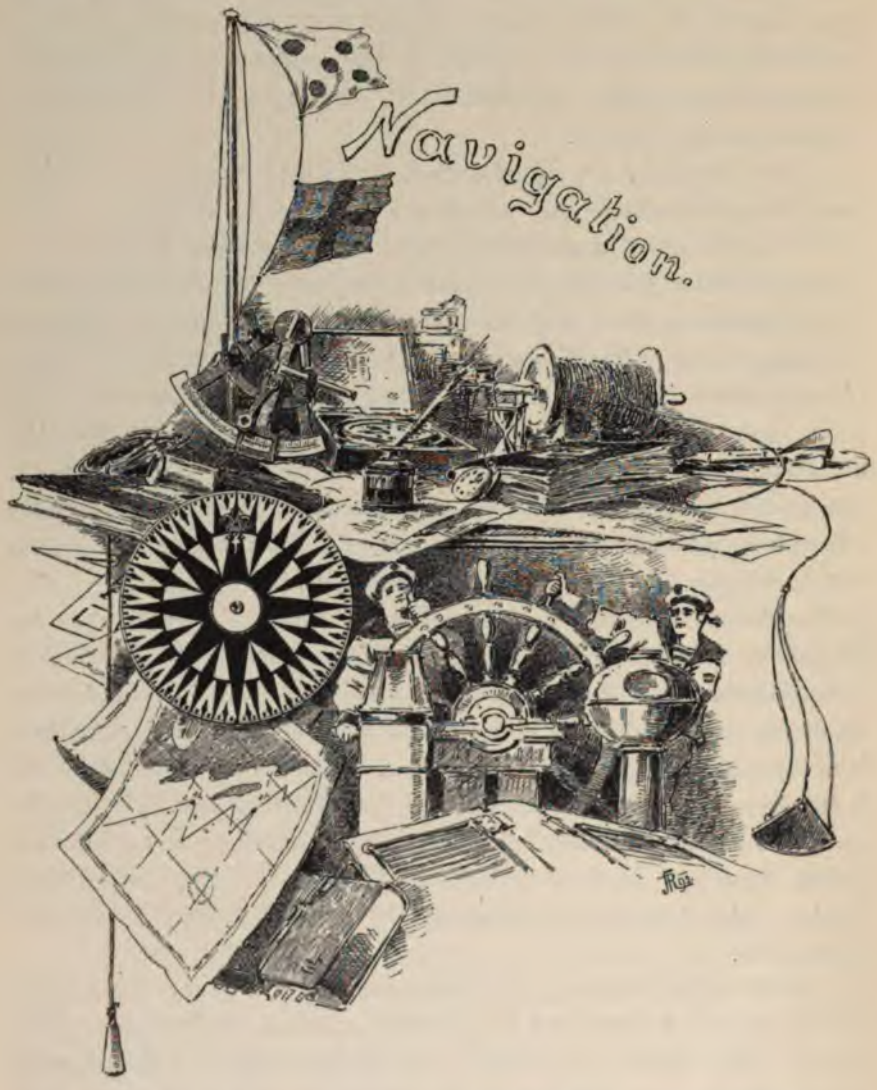
Schon im Elementarcurs erfolgt die Scheidung in Vormeister, denen das Richten des Geschützes und Abfeuern des Schusses obliegt, und in die minder bildungsfähigen Matrosen-Kanoniere, welche bei der Geschützbedienung auf weniger wichtigen Posten verwendet werden. Die Artillerie-Instructoren werden in einem zweiten, höheren Curs als Abrichter der Mannschaft und zum Aufsichtsdienste bei Geschützabtheilungen herangebildet. Da dem Richten schwerer Geschütze eine ganz besondere Wichtigkeit zu-

gemessen werden muss, theilt man bei solchen die Instructoren als Vormeister ein. Die besten Artillerie-Instructoren kommen in den Geschützmeister-Curs, dessen erfolgreiche Absolvierung jenes beträchtliche theoretische und praktische Wissen verleiht, welches der Artillerie-Detailführer, der älteste Unterofficier dieser Specialität am Bord des Schiffes, besitzen muss, um seinen Dienstespflichten entsprechen zu können.

Den Schiffen, als schwimmenden Gebäuden, erwuchs infolge ihrer Versinkbarkeit ein furchtbarer Gegner in den submarinen Waffen, welche sich in zwei verschiedenen Richtungen entwickelten: als automobiler Torpedo, der seine Bahn unter Wasser selbstthätig in der Richtung des ertheilten Impulses einhält, und als bewegungsunfähige, unter dem Wasserniveau festgelegte Seemine. Die Bedienung dieser beiden wichtigen Kampfmittel, von denen der Torpedo eine offensive Waffe der Schiffe ist, während die Seemine als Annäherungshindernis bei den Hafensperren verwendet wird, besorgt die Mannschaft des »Torpedo-Dienstes«, beziehungsweise des »Seeminen-Dienstes«. Diese beiden Specialitäten haben — ähnlich der Artillerie — Torpedo-(Minen-)Männer und -Vormänner, Torpedo-(Minen-)Instructoren und -Meister, deren Verwendungen im allgemeinen denjenigen der gleichen Chargen des Artillerie-Dienstes entsprechen. Auf den Schiffen, Fahrzeugen und Torpedobooten bedienen die Torpedisten auch die zur Beleuchtung des Außenfeldes bestimmten elektrischen Scheinwerfer, auf den Booten nebstbei die Schnellfeuer-Kanonen. Die eingeschiffte Minen-Mannschaft versieht meist nur den Deckdienst, bei der Anlage von Hafensperren und ähnlichen Übungen wird sie selbstverständlich in ihrem besonderen Fache, dem Legen und Räumen der Seeminen und Barricaden, verwendet.

Durch die Wirkung des Steuerruders, auf dessen Oberfläche das längs der Außenwand des Schiffes abströmende Wasser drückt, erfolgt bekanntlich die Lenkung der Schiffe. Wind und Seegang, die Bewegung des Schiffsmotors, eventuell auch Strömungs-Verhältnisse beeinflussen diese Wirkung in sehr verschiedenem Maße, das Einhalten der Fahrtrichtung des Schiffes erfordert daher vom Steuermanne Geschicklichkeit und Übung; bei Schiffen unter Segeln

sind auch noch besondere Segel-Eigenschaften als zu berücksichtigende Factoren in Betracht zu ziehen, und speciell das Steuern



»am Wind« erheischt nebst großer Aufmerksamkeit längere Praxis in der Handhabung des Steuers. Das Lothen als Messen der Wassertiefe an minder bekannten oder — wie bei Flussmündungen —

steter Veränderung unterworfenen Uferstrecken stammt ebenso wie das Bedürfnis, zwischen Schiff und Land oder von Schiff zu Schiff auf optischem oder akustischem Weg eine Verständigung herbeizuführen, aus den Anfängen der eigentlichen Seeschiffahrt; während aber das gewöhnliche Loth ziemlich unverändert blieb, hat die Art und Zahl der Verständigungsmittel — der Signale — im Laufe der Zeiten, speciell aber in den letzten Decennien, bedeutende Erweiterungen zu verzeichnen.

Die vorstehenden Ausführungen begründen, dass die Wichtigkeit und der Umfang dieser Verrichtungen, welche zwar innerhalb gewisser Grenzen zur allgemeinen Ausbildung unserer Mannschaft gehören, dennoch die Aufstellung des »Steuer-Dienstes« als besondere Specialität erheischen. Der älteste Steuer-Unterofficier eines Schiffes ist dessen Steuermeister und Führer des Steuerdetails, welches auf großen Schiffen einen ganz stattlichen Umfang erreicht; die übrigen Unterofficiere und die Matrosen dieser Specialität versehen unter directer Aufsicht des Wachofficiers im Hafen den Signal- und den Ordonnanzdienst, in See den Dienst am Steuer und besorgen den Signalverkehr des Schiffes. Im Telegraphenwesen, welches im Kriegsfalle für den Nachrichtendienst der Flotte eine wichtige Rolle spielt, werden gleichfalls Steuerleute ausgebildet und zur weiteren Übung in diesem Fache den Staats-Telegraphenämtern periodisch zugetheilt.

Die Schiffsprofoßen, die Rechnungs- und dienstführenden Unterofficiere der Compagnien des Matrosencorps, die Schreiber und Hornisten gehören dem »Waffen-Dienst« an. Der Schiffsprofoß beaufsichtigt und erhält unter Leitung des Gesammt-Detail-Officiers Zucht und Ordnung unter der Mannschaft, überwacht die Posten, den Dienstbetrieb in den Räumen unter dem Oberdeck und die Gebarung mit Feuer und Licht; ihm obliegt ferner die Vollstreckung der Strafen und die Aufsicht über die Arrestanten. Dieser so umfangreiche Dienst erfordert ebenso tüchtige als umsichtige Unterofficiere, man soll von einem guten Schiffsprofoßen behaupten können, dass er die Mehrzahl der Disciplinar- und sonstigen Übertretungen noch vor ihrem Entstehen zu verhindern vermag.

Die Mannschaft des »Maschinen-Dienstes« ergänzt sich aus der Maschinenjungen-Schule, ferners aus solchen Matrosen, welche infolge ihrer professionellen Kenntnisse als Mechaniker, Schlosser, Schmiede etc. zu Maschinen-Unterofficieren ausgebildet werden können. Die complicierte Einrichtung neuerer Schiffsmaschinen und die zahlreichen angegliederten Hilfsapparate erfordern ein tüchtiges und ausdauerndes Wartungspersonal, als welches sich die Maschinenmannschaft unserer Kriegs-Marine vorzüglich bewährt; ausgediente Maschinen-Unterofficiere finden dank ihrer Verwendbarkeit jederzeit lohnende Anstellungen bei industriellen Etablissements.

Zu dieser Specialität zählen auch die Heizer, deren vorwiegend praktische Schulung auf den Schiffen der Flotte erfolgt; welchen Einfluss tüchtiges Heizerpersonal auf die Leistungsfähigkeit der Maschine und den Kohlenverbrauch nimmt, wird bei jeder länger währenden Indienststellung eines Schiffes deutlich erkannt. Die einjährige Missionsreise S. M. Schiffes »Kaiserin Elisabeth« mag hiefür als Beispiel genannt werden; bei der Heimreise dieses Schiffes konnte mit zwei geheizten Kesseln die gleiche Geschwindigkeit eingehalten werden, für welche bei der Ausfahrt der Betrieb von drei Kesseln nothwendig war.

Der »Drainage-Dienst« wurde bis vor wenigen Jahren von Maschinen-Unterofficieren versehen, welche einfach hiezu bestimmt wurden und keine besondere Ausbildung im einschlägigen Fach erhalten hatten; die vermehrte Zahl der Drainage-Einrichtungen neuerer Schiffe führte jedoch im Laufe der Zeit zur gesonderten Ausbildung von Maschinen-Unterofficieren, behufs ausschließlicher Verwendung in diesem schwerwiegenden Ressort. Die genaue Kenntnis und Beaufsichtigung der gesammten zur Bekämpfung von Wassereinbrüchen und Schadenfeuern dienenden Vorrichtungen und Anlagen wird jetzt von eigenen »Drainagemeistern« gefordert, welche hiedurch zu wichtigen Hilfsorganen am Bord emporgestiegen sind.

Zum »Militär-Arbeiter-Dienst« gehören die Werftarbeiter (Schiffs-Zimmerleute und Tischler), Segelmacher, Munitions-Laboranten, Büchsenmacher, Torpedo- und Minenarbeiter, Taucher und

Elektriker. In früheren Jahren schiffte man als Werftarbeiter und Segelmacher Civilarbeiter des Seearsenals ein, welche als »mistri« (Meister) zu den originellen Typen am Bord der Schiffe gehörten; doch schien es vielfach von Nutzen, eingeschifftes Civilpersonal durch Militärpersonen zu ersetzen.

Die Schaffung des »Proviant-Dienstes« und des »Küchen-Dienstes« entsprach dem gleichen Zwecke; das ältere System sagte der Bequemlichkeit des Schiffsstabes allerdings besser zu, weil der Proviantmeister für den Durst, wie der Koch für den Hunger sorgte und sich das Amt des Messeführers fast nur auf das Begleichen präsentierter Rechnungen beschränkte. Die Militarisierung dieser Branchen belastet den Messeführer mit dem Einkauf und Verschleiße der Getränke, mit der Controle der Kochrechnungen und Küchengebarung — von der Verfassung der Menus, bei der man es niemandem recht machen kann, gar nicht zu reden — wodurch seine Stellung zu einer mühe- und verantwortungsvollen wird. Die Mehrzahl der Civilköche und -Proviantmeister hätte aber im Kriegsfalle sicherlich vorgezogen, bei den häuslichen Penaten zu bleiben.

Für die Krankenpflege und -Wartung besteht der »Sanitäts-Dienst«, dessen Personal auch in der ersten Hilfeleistung bei Unglücksfällen geschult wird. Dem eingeschifften Sanitäts-Matrosen verleihen seine »ärztlichen« Kenntnisse unter den Kameraden eine eigene Würde, gepaart mit jener Vertraulichkeit, welche das Verhältnis des Kranken zu seinem Arzt auszeichnet.

Am Bord des Flaggenschiffes, mitunter auch auf anderen Schiffen, wird eine kleinere Abtheilung der Marine-Musik eingeschifft, deren mehr oder minder gediegene Leistungen zur Erheiterung des Bordlebens beitragen oder bei feierlichen Anlässen hervortreten; die Marine-Musik als solche zählt allerdings zu den besten Militärkapellen der Monarchie.

Die gesammte Mannschaft der Kriegs-Marine gehört dem Matrosen-Corps an, dessen Gliederung an anderer Stelle besprochen wird. Der Eintritt in das Matrosen-Corps erfolgt entweder auf Grund des Wehrgesetzes durch Assentierung zur Ableistung der allgemeinen Militär-Dienstpflicht oder freiwillig. Die Dienstpflicht bei der Kriegs-

Marine umfasst 4 Linien-, 5 Reserve- und 3 Seewehrjahre. Eine Einberufung der Reservisten zu Übungen pflegt nicht stattzufinden. Dem freiwilligen Eintritte zum Matrosen-Corps stehen drei Wege offen: zur normalen Militär-Dienstzeit Verpflichtete können, wenn sie das 17. Lebensjahr erreicht haben, um Aufnahme als sogenannte »Vierjährig-Freiwillige«, wenn sie dieses Alter noch nicht überschritten haben (doch mindestens 15 Jahre alt sind), um Einreihung in eines der Jungen-Institute bittlich werden; unter bestimmten Voraussetzungen ist endlich auch die Ableistung der Präsenzdienstzeit als Einjährig-Freiwilliger zulässig. Diese Begünstigung umfasst zwei Gruppen: die »Berufs-Seeleute« und die »Einjährig-Freiwilligen für den Schiffsmaschinen-Betrieb«; für die erste Gruppe ist das Brevet als Lieutenant oder Capitän der Handels-Marine, das Zeugnis über die Absolvierung einer nautischen Schule und die Bestätigung über mindestens ein Einschiffungsjahr auf Schiffen weiter Fahrt (oder der großen Küstenschiffahrt) erforderlich; Bewerber für die zweite Gruppe müssen sich als ordentliche Hörer für das Maschinenwesen an einer technischen Hochschule ausweisen können oder das nach Absolvierung der mechanisch-technischen Abtheilung einer höheren Gewerbeschule erlangte Reifezeugnis (bei Absolvierung des Schiffbaucurses der Handels- und nautischen Akademie in Triest das Zeugnis der Befähigung zum Schiffbaue) besitzen. Den Einjährig-Freiwilligen steht — nach entsprechend abgelegten Prüfungen — die Erreichung der Charge eines Seecadetten 2. Classe, beziehungsweise Maschinenbau- und Betriebs-Eleven in der Reserve offen.

Bei sämmtlichen Flotten sind die Uniformen des Personals nach althergebrachten Regeln zusammengestellt und daher einander ähnlich, fast international zu nennen. Unterschiede finden sich meist nur im Schnitte der Kleider und in der Art der Bezeichnung des Ranges.

Die Adjustierung unseres Flottenstabes ist eine sehr reichhaltige, den vielseitigen dienstlichen, formellen und klimatischen Verhältnissen entsprechende; zwischen dem Anzuge des Wachofficiers bei Sturm und Regen und dem der Feierlichkeit maritimer Etiquette angepassten Galakleide liegt eben eine ganze Reihe von

Abstufungen. Zur gewöhnlichen »Dienstuniform« gehören der (seit Einführung der neuen Beamtenuniform allgemein bekannte) schwarze Flottenrock, gleichfärbige Tuch- oder weiße Sommer-Pantalons, die niedere (im Sommer weiß überzogene) Kappe mit dem Emblem und der reich vergoldete, künstlerisch verzierte Marinesäbel. Die Rang-Abzeichen werden am Ärmel des Flottenrockes getragen; sie bestehen aus einer oder zwei Goldlitzen für den Seecadetten 2. und 1. Classe, aus zwei Goldstreifen für den Linienschiffs-Fähnrich, aus drei solchen für den Linienschiffs-Lieutenant. Corvetten-, Fregatten- und Linienschiffs-Capitäne tragen die Stabsofficiersborte mit angeschlossenen (ein, zwei oder drei) Goldstreifen, Flaggenofficiere die breite Generalsborte und (ein, zwei oder drei) Sterne. Das die Kappe umgebende schwarze Moiréeband ist bei Oberofficieren mit einem, bei Stabsofficieren mit zwei und bei Flaggenofficieren mit drei Goldstreifen benäht. Ein besonderes Abzeichen der Seeofficiere und Seecadetten sind goldene, quer über die Achsel laufende Spangen. Seeofficiere, Seecadetten, Marine-Geistliche und Ärzte tragen als Kappen-Emblem die gold-gestickten, stilisierten Initialen »F. J. I.« mit der Kaiserkrone; die Arm- und Kappenstreifen der Ärzte gleichen jenen der Seeofficiere. Alle Officiere (somit auch die Ärzte) tragen das goldene, Seecadetten und Seeaspiranten das seidene Portepée. Bei den Marine-Beamten tritt als Kappen-Emblem an Stelle der Initialen des Allerhöchsten

Posten auf der Vorderschanze.

Namenszuges der goldgestickte Reichsadler; die Ärmelabzeichen entsprechen, bis auf Änderungen im Dessin der breiteren Goldborten, jenen der gleichen Rangstufen im Seeofficierscorps, doch ist der (bei den Officieren mit schwarzer Seide ausgefüllte) Raum zwischen den einzelnen Ärmelborten bei den Ingenieuren mit dunkelrother, bei den Maschinenleitern und Werkführern mit hellrother, bei den Marine-Commissariats-Beamten mit hellblauer, bei den Beamten des hydrographischen Wesens und für das Lehrfach mit dunkelblauer Seide übersponnen.

In »großer Dienstes-Uniform« werden der Hut, die Epauletten (von Beamten die Achselstücke) und das Dienstesabzeichen angelegt; dieses ist bei Seeofficieren die Feldbinde, bei Seecadetten ein Dienstgürtel aus schwarzem Lackleder. Der Hut der Oberofficiere ist mit einem schwarzen Moiréebande, jener der Stabsofficiere mit einer breiten und einer schmalen Goldborte umsäumt. Bei Flaggenofficieren entfällt der trennende schwarze Streifen, das Dessin der Borte geht über ihre ganze Breite. Bei Beamten der V. bis VIII. Rangsclasse ist der Hut gleich jenem der höheren Staatsbeamten mit schwarzen Straußfedern gerändert. Die Epauletten der Seecadetten 2. Classe bestehen nur aus den goldenen Platten, welche bei der Beförderung in die 1. Classe mit dem Marine-Emblem (Krone und unklarer Anker) verziert werden; Oberofficiere haben an den Platten feinere, Stabs- und Flaggenofficiere breitere Goldbouillons. Bei den Epauletten der Flaggenofficiere ist überdies das Marine-Emblem durch eine größere Kaiserkrone und (je nach der Charge durch ein, zwei oder drei) Sterne ersetzt. Die Ärzte haben silberne Epauletten mit Goldbouillons (diese wie vorbeschrieben) und auf den Platten der Epauletten statt des Marine-Emblems den Äsculapstab; die Achselstücke der Marine-Beamten setzen sich aus verschlungenen Goldschnüren zusammen, deren Unterlage bei den Oberbeamten mit einer Goldborte benäht ist.

Die Pantalons der »Gala«-Uniform sind bei Oberofficieren mit einer Goldborte besetzt; bei Stabsofficieren wird diese zu beiden Seiten von je einem schmalen Goldstreifen begleitet, Flaggenofficiere tragen eine doppelt breite Borte, welche von einem schmalen, schwarzen Streifen in zwei Theile geschieden wird. Zur

Gala-Uniform gehört weiters der Waffenrock, welcher in Schnitt und Abzeichen jenem des Heeres gleich und mit einer doppelten Reihe von Knöpfen besetzt ist. Dieses Kleidungsstück findet sich außer bei unserer nur noch bei der dänischen Kriegs-Marine, sonst wird allgemein als Galarock ein mehr oder minder reich ausgestatteter Uniformfrack getragen. Die Aufschläge des Waffenrockes der Seeofficiere, Seecadetten und Ärzte bestehen aus demselben Tuche wie der Rock, jene der Beamten aus Sammt in der gleichen Farbe wie die Zwischenräume der Ärmelabzeichen des Flottenrockes. Selbstverständlich werden in Gala auch Hut, Epauletten (Achselstücke) und Dienstesabzeichen angelegt.

Zur Tropen-Adjustierung gehören weiße Pantalons, weiße Jacken, endlich ebensolche Korkhelme und Schuhe, zur Feldausrüstung braune Leinwandgamaschen.

Die höheren Unterofficiere sind dem Stab ähnlich adjustiert; das goldene Portepée ist durch das gelb-wollene ersetzt, der Säbel nicht vergoldet; die Kappe trägt ein Metall-Emblem mit der Kaiserkrone und den Allerhöchsten Initialen, doch keine Distinctionen; die Charge wird durch einen, zwei oder drei Streifen an den Ärmeln des Flottenrockes gekennzeichnet. Diese Unterofficiere legen zur Paradekleidung aus gelbwollenen Schnüren geflochtene Achselstücke an.

Die Mannschaft vom Maaten abwärts trägt blau-weiß gestreifte (im Winter weiße) Leibel; das darüber angelegte weiße Baumwollhemd bleibt über der Brust offen, der blaue Kragen ist am Rande mit drei schmalen weißen Börtchen benäht, die Chargenabzeichen, beim Matrosen 1. Classe ein, beim Gasten und Quartiermeister zwei, beim Maaten drei Sterne, werden beiderseits in den Ecken des Kragens angebracht; über dem Leinwandhemde wird ein dunkelblaues Tuchhemd getragen. Den Kragen des Leinwandhemdes umgibt ein vorne geknoteter schwarzer Halsflor. Als Kopfbedeckung dient eine runde Matrosenkappe, deren Emblem bei allen Unterofficieren mit der Kaiserkrone verziert, und bei den Matrosen auf die von einem Taukranz umgebenen Initialen Sr. Majestät beschränkt ist; um die Kappe läuft ein Seidenband mit freihängenden Enden und einer goldgestickten Aufschrift, welche für

die am Lande Befindlichen »K. und k. Kriegs-Marine« lautet, bei Eingeschifften den Namen des betreffenden Schiffes wiedergibt. Alle Unterofficiere tragen das zum Repetiergewehre gehörige Bajonnett sammt Portepée.

Zur Feldausrüstung der Mannschaft gehören Tornister, Essschale, Feldflasche, Gamaschen und Feldspaten, zum Schutze gegen Sonnenhitze weiße, an der Kappe anknöpfbare Nackenschutztücher. Behufs Schonung der stets tadellos weißgewaschenen Sommerkleider

Matrose in Feldausrüstung.

besitzt jeder Mann Arbeitskleider aus gröberem Leinenstoffe. In heißen Klimaten bleibt die Mannschaft ohne Chargengrad barfuß, die Posten und Bootsbemannungen erhalten Tropenhelme. Gegen die Winterkälte schützt ein kurzer Paletot aus dickem Tuch und das bereits erwähnte weißwollene Leibel, welches sehr warm hält.

Jede Specialität führt ein eigenes Armabzeichen, welches die Thätigkeit des Besitzers gewissermaßen charakterisiert, und zwar: beim Deck-Dienst ein Anker, beim Artillerie-Dienst ein Anker und zwei über demselben gekreuzte Kanonen, beim Torpedo- und Minen-Dienst ein Anker und zwei flammende Bomben, beim Steuer-

Dienst Anker und Steuerrad, beim Waffen-Dienst zwei gekreuzte Säbel, beim Maschinen-Dienst eine Schiffsschraube, beim Militärarbeiter zwei gekreuzte Hacken, beim Sanitäts-Dienst das rothe Genfer Kreuz, endlich beim Proviant- und Küchen-Dienst zwei gekreuzte Kornähren. Matrosen und Marsgaste, welche nicht Artillerie-(Torpedo-, Minen-)Instructoren sind, tragen das Abzeichen in seiner vorbeschriebenen Form, alle übrigen Unterofficiere mit einer Kaiserkrone; für Geschütz-(Torpedo-, Minen-)Meister und alle Unterofficiere der Bootsmanns-Chargen ist das Abzeichen in Gold gestickt. Mitrailleusenschützen erhalten das gewöhnliche Vormeisterabzeichen mit einem Stern, Matrosenkanoniere tragen nur eine Kanone und Torpedo-(Minen-)Männer nur eine flammende Bombe über dem Anker. Die Marine-Musik ist die einzige Specialität, welche statt Bordhemd oder Flottenrock Blouse und Waffenrock besitzt.

Die Mannschaft eines Kriegsschiffes ist aus allen Specialdiensten zusammengesetzt; für die Zahl, mit welcher diese am Gesammtstande participieren, sind die mannigfachsten Gesichtspunkte maßgebend. Es richtet sich beispielsweise der Stand an Artilleriemannschaft nicht nur nach der Geschützzahl, sondern auch nach der Bedienungsart und der Einrichtung des Munitionstransportes; für den Maschinenbetrieb der veralteten Casemattschiffe des Typus »Erzherzog Albrecht« genügen 51 Mann, die um 1500 Deplacement Tonnen kleineren Thurmschiffe der »Monarch«-Classe brauchen hingegen zur Bedienung ihrer modernen Maschinen- und Kesselanlagen 85 Mann.

In gleicher Weise ist die Zahl der Unterofficiere und Matrosen der verschiedenen Specialitäten von den besonderen Einrichtungen eines Schiffes abhängig, die Charge der Detailführer steigt mit dem Umfange der Details; während auf den Torpedoschiffen ein Steuermannsmaat Steuermeister ist, versieht diesen Dienst auf den Rammkreuzern ein Untersteuermann, auf den Thurm-Panzerschiffen ein Steuermann. Der geringe Umfang der Details auf den kleinen Schiffen ermöglicht die Zusammenziehung bestimmter Dienste, der Steuermeister ist gleichzeitig Bootsmann, der Geschützmeister Profoß.

Einen allgemeinen Überblick der Zusammensetzung einer Schiffsbemannung dürfte die in den Anhang aufgenommene Bemannungsliste S. M. Schiffes »Tegetthoff« bieten, welches unter unseren Kriegsschiffen die größte Kopfzahl am Bord führt.

Mit der Abnahme des Tonnengehaltes reduciert sich auch der Bemannungsstand, doch machen von dieser Regel die getakelten Schiffe eine Ausnahme, weil sie zur Bedienung der Segel ziemlich viel Leute brauchen.

Dem Wahlspruch unseres erhabenen Monarchen getreu, wirken und schaffen die Angehörigen aller Chargen und Dienstes-zweige unermüdlich unter der Anleitung und nach dem Vorbilde der Befehlshaber, damit es den vereinten Kräften gelinge, den complicierten Apparat des modernen Kriegsschiffes zu bemeistern und in der Stunde des Bedarfes zum Siege zu führen.

IM ESCADRE-VERBANDE.

Die Indienststellung.

Aus verschiedenen Anzeichen, als Installierung von Signalraaen, Betheilung mit neuen, zur Erprobung bestimmten Wasserstandsgläsern, sowie ähnlichen Geringfügigkeiten, welche den in erster Reserve befindlichen Schiffen während des Winters beschert wurden, combiniert man in Pola schon frühzeitig die Zusammensetzung der Sommer-Übungsescadre. »Des Dienstes ewig gleichgestellte Uhr« lässt — speciell an langen Winterabenden — manchmal doch ein Stündchen frei, dann werden Luftschlösser gebaut, wie und wo man den Sommerurlaub am genussreichsten verbringen könne. Das Sprüchlein von der verkauften Bärenhaut bringt sich leider störend in Erinnerung, die Sommer-Escadre mit ihrem vermehrten Einschiffungsstande droht die schönsten Zukunftspläne umzuwerfen.

In dieser Zeit der Ungewissheit ist der Combinations- und Divinationsgabe Thür und Thor geöffnet, bis zwei Admiralsbefehle den Riegel vorschieben und officiell verkünden, welche

Schiffe in Dienst gestellt werden und wer sich auf diesen einzuschiffen habe.

Am 2. April erscheint der erste dieser Befehle und steigert die Spannung, mit welcher dem zweiten entgegengesehen wird. »Achtzehn Torpedoboote! Sechs große Schiffe!« Die Chancen des langen Urlaubes sind fast auf Null reduciert, dies lässt sich schon aus dem Indienststellungs-Programm erkennen.

„In Dienst zu stellen sind:

S. M. Schiffe »Kronprinz Erzherzog Rudolf« (Flaggenschiff des Escadre-Commandanten), »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie«, »Tegetthoff«, »Custoza« (Flaggenschiff des Commandanten der zweiten Division), »Prinz Eugen«, »Don Juan d'Austria«, »Panther«, »Lussin«, »Trabant«, »Komet«;

S. M. Boote »Weihe«, »Secretär«, »Ibis«, »Condor«, »Gaukler«, »Harpie«.

Für den mit 1. Juli l. J. beginnenden zweiten Theil der Sommer-Übungsescadre sind nach Außerdienststellung S. M. Schiffe »Custoza«, »Prinz Eugen« und »Don Juan d'Austria« in Dienst zu stellen:

S. M. Schiffe »Kaiserin und Königin Maria Theresia« (Flaggenschiff des Geschwader-Commandanten), »Kaiser Franz Joseph I.«, »Tiger«. »Leopard«, »Satellit«, »Planet«, »Blitz«, »Meteor«, »Salamander«, »Najade«, »Pola«;

S. M. Boote »Geier«, »Habicht«, »Kranich«, »Sperber«, »Kibitz«, »Rabe«, XIV, XV, XVI, XX, XXII, XXIX."

Über das Seearsenal bricht nun ein vehementer Ansturm von Wünschen und angeblich »wichtigem Bedarfe« der in Ausrüstung tretenden Schiffe herein. »Herr Director, die Aschenwannen auf ‚Blitz' sind schon herzlich schlecht, ich bitte um deren Reparatur.« — »Herr Oberingenieur, man müsste doch die Admiralskajüte und die Officiersmesse auf ‚Custoza' frisch aufpolieren lassen.« — »Sie Obermeister, wann erfolgt die Installierung der Klingelleitung zur Brücke; es waren noch keine Arbeiter am Bord!«

Gelegentlich seines gewöhnlichen Rundganges besichtigt der Arsenals-Commandant die zur Indienststellung bestimmten Schiffe und frägt — schmunzelnd in Vorahnung des Kommenden — die Gesammt-Detail-Officiere, ob Alles in Ordnung sei; schon der

Erste, an den er sich wendet, fängt an: »Jawohl, Herr Admiral, Alles ist in bester Ordnung; ich brauche nur noch ein zweites Lauftuch für die Unterofficiersmesse und einen Reservehebel für den Bugstopper; das Steuerbord-Fallreep wäre schöner zu halten, wenn ich etwas Linoleum für die Stiegenbretter bekäme, auch möchte ich um frische Vergoldung des Schiffsnamens bitten.« »Sonst fehlt nichts?« »Nein. Nur für die Mannschaftsdouche wäre noch eine zweite Brause vortheilhaft; auch würde es sich empfehlen, den Maschinenschacht zu fladern und die Scherstöcke bei den Niedergangstreppen mit Schutzbrettchen zu versehen; eine fünfte Pipe für die Heizerwaschkammer und — —«

Beim Matrosen-Corps rechnet der Adjutant bis zu später Abendstunde, wie man vier von drei abzieht, wenn man nichts borgen kann, und wie er es anstellen muss, die erforderliche Mannschaft für so viele Schiffe ohne Beeinträchtigung des sonstigen Dienstes verfügbar zu machen.

Auf der Lancierstation werden vom frühen Morgen bis zum Anbruche der Dunkelheit Torpedos einlanciert, bis sie sich bequemen, gerade Bahnen und richtige Tiefen einzuhalten, keine Luft zu verlieren und rechtzeitig abzuschnappen; noch im Traume rufen die dort zugetheilten Officiere: »Torpedo los!« — »Oho, leichte Curve rechts!«

Auf den Schiffen werden die Wohnräume gelüftet und gereinigt, weiße, gelbe, schwarze Farbe wird aus dem Depot hervorgeholt, überall der Anstreicherpinsel geschwungen. Der Bootsmann, durch das jähe Schwinden lang zusammengesparter Farbvorräthe schmerzlich berührt, bereitet die Hängematten, der Profoß die Dienstroster und Vormerkbücher; die im Zuge befindlichen Arbeiten des Arsenals nähern sich ihrem Ende, sie müssen in den nächsten 14 Tagen so weit gediehen sein, dass der Ausrüstung nichts mehr im Wege stehe.

Näher und Näherinnen der Uniformierungs-Anstalten schneidern unermüdlich an weißen Sommerkleidern und ebensolchen Kappen für die mit Einschiffungs-Ahnungen Behafteten, obschon draußen eine steife, kalte Bora bläst und den Winter in den Sommer zu verlängern droht.

Am 8. April zeigt der Hafen-Admiralats-Tagesbefehl schon durch die späte Stunde des Erscheinens eine größere Länge an; die Bestimmungen der Commandanten sind von der Marine-Section herabgelangt.

»Seine k. und k. apostolische Majestät geruhte mit Allerhöchster Entschließung vom 3. ddo. den Vice-Admiral Freih. v. A. zum Commandanten der Sommer-Übungsescadre und der ersten schweren Division, den Contre-Admiral Ritter v. B. zum Commandanten der zweiten schweren Division, beziehungsweise des Geschwaders, bei gleichzeitiger Enthebung vom Commando der gegenwärtig in Dienst gestellten Escadre allergnädigst zu ernennen.

Dienstesbestimmungen.

Zum Stabs-Chef der Escadre: Fregatten-Capitän D.;

zum Stabs-Chef der zweiten schweren Division, beziehungsweise des Geschwaders: Corvetten-Capitän von E.;

zum Commandanten S. M. Schiffes ‚Kronprinz Erzherzog Rudolf': Linienschiffs-Capitän F.;

u. s. w.«

Vier Tage später kann einem aufmerksamen Beobachter die in ganz Pola verbreitete leichte Unruhe nicht entgehen — die Dienstesbestimmungen der Officiere und Beamten sind am Vormittage eingetroffen und werden nunmehr verlautbart. Vor der Arbeitsstube der Lithographen, welche den Tagesbefehl vervielfältigen, herrscht, ähnlich wie bei Premièren vor dem Hofburgtheater, schon am frühen Nachmittag ein dichtes Gedränge; Schreiber und Ordonnanzen erwarten die Befehlsausgabe. Im Marine-Casino ist das Kaffeehaus besonders zahlreich besucht, das Vestibule mit plaudernden Gruppen gefüllt.

»Ist der Befehl schon da?« »Nein, er kommt erst um 9 Uhr.«

»Ich bin sicher auf ‚Tegetthoff' bestimmt.« »Hoffentlich komme ich auf ein Torpedoboot.«

Die Aussicht, während einer bewegten, anstrengenden, mehrmonatlichen Periode eingeschifft zu werden oder anlässlich der umfangreichen Personalverschiebung einen anderen Dienstesposten am Lande zu erhalten, die ungleichen dienstlichen Ansprüche auf

verschiedenen Schiffstypen und in den einzelnen Stellungen am Bord und am Lande lassen die Neugierde und Spannung, mit welcher der Ausgabe des »Befehles« entgegengesehen wird, mehr als erklärlich erscheinen; als endlich um halb 10 Uhr nachts eine Ordonnanz mit mehreren noch druckfeuchten Exemplaren auftaucht, drängen sich Alle heran.

»Hab' mir's doch gedacht. Schon wieder eingeschifft!«

»Wir beide bleiben also noch weiter beim Matrosen-Corps?«

»Gratuliere!« — »Danke. Und Du?« — »Torpedo-Officier auf ‚Tegetthoff'.« — »Auch gut.«

»Sind Sie zur Einschiffung bestimmt, Herr Doctor?« — »Gewiss, nur weiß ich noch nicht wohin.«

Gleichzeitig erflossene Detailverfügungen ordnen an, in welcher Reihenfolge die Schiffe ihre Vorräthe zu ergänzen haben und in Dienst zu stellen sind; so heißt es für »Kronprinz Erzherzog Rudolf«: am 24. April nachmittags Einschiffung von Stab und Mannschaft, am 25. Rollenbestimmung, am 26. Munitionseinschiffung, am 27. Kohlenergänzung, am 28. Deviationsbestimmung, am 29. Schiffsprobefahrt und am 30. Ausrüstungs-Musterung.

In der Zwischenzeit verfasst der Gesammt-Detail-Officier nach den Weisungen des Commandanten die Rolle des Schiffs-Stabes, dessen Angehörige nach ihren speciellen Kenntnissen und Rangsverhältnissen zur Aufsicht über Schiffstheile und Mannschaftsabtheilungen, zum periodischen Dienst und zur Leitung bestimmter Ressorts einreihend.

Mit Beginn der Arsenalarbeitszeit am 24. April wird »Kronprinz Erzherzog Rudolf« aus seiner Vierkantvertäuung am Quai an eine Boje des Hafens verholt und noch im Laufe des Vormittags erfolgt dessen Übergabe an das Militär-Hafen-Commando, ein formeller Act, welcher die vollkommen tadellose Bereitschaft des Schiffes beim Verlassen des See-Arsenals constatiert.

Unmittelbar nach Mittag steuern von allen Seiten Boote gegen den »Rudolf«; in einem »guzzo« (Civilboot) kommen zwei Seecadetten mit ihren großen, weiß-schwarz bemalten Effectenkisten, in einem zweiten erscheint der Chefarzt mit Diener und Koffer; die Dampfbarkasse des Torpedo-Schulschiffes bringt den auf »Ru-

dolf« überschifften Torpedo-Officier. Um 3 Uhr stoßen die großen Boote des Hafenwachschiffes mit der Mannschaft des Matrosencorps vom Land ab, gleichzeitig schleppt die Dampfbarkasse der »Radetzky« ein Boot mit den Artillerie-Instructoren und Vormeistern zum »Rudolf«; der rangsjüngste Schiffsfähnrich gürtet sich die Feldbinde um und tritt als Erster die Wache an.

Einschiffung der Mannschaft.

Die an Bord kommende Mannschaft wird auf das Vorderdeck dirigiert, Bootsmann und Profoß werfen prüfende Blicke auf die neugierig umhersehenden Leute, an einzelne kurze Fragen richtend; der eine sucht einen Depotmann, der andere Cadetten-Ordonnanzen. Sobald »Alle Mann« auf Deck versammelt wurden, tritt der Gesammt-Detail-Officier mit seinem zugetheilten Seecadetten und dem Profoßen zum Gangspill, die Schiffsrolle, unter deren Zeichen die nächsten Wochen stehen, wird aufgeschlagen.

Zur Regelung der zahllosen Verrichtungen am Bord ist die Schiffsrolle bestimmt, unter welchem Sammelnamen alle Gruppierungen der Bemannung für die Handhabung der Waffen, für Brand- und

Wasseralarm, zur Reinigung, zum Bemannen der Boote etc. bezeichnet werden. In der Rolle figuriert jedermann mit einer Personalnummer; das Aufrufen dieser Nummer wird mit Nennung des Namens beantwortet.

Alle ungeraden Nummern bilden die Steuerbord-Division, alle geraden die Backbord-Division; Steuerleute werden in die Steuergruppe, Maschinen-Unterofficiere und Heizer in die Maschinengruppen, Professionisten, Schreiber, Hornisten, Köche, Depotmänner, Cadetten-Ordonnanzen etc. in die wachdienstfreie Gruppe eingetheilt. Die nicht in besondere Gruppen eingereihte Mannschaft bildet die beiden Divisionen im engeren Sinne dieser Bezeichnung, welche wieder in je zwei Quartiere geschieden werden; das erste und dritte Quartier gehört zur Steuerbord-Division, das zweite und vierte zur Backbord-Division, jedes Quartier umfasst mehrere Gruppen. An der Spitze dieser Abtheilungen stehen ältere Unterofficiere als Divisions- oder Quartierführer, jüngere Unterofficiere oder ältere Matrosen als Gruppenführer. Die Zugehörigkeit zu den einzelnen Abtheilungen, welche des periodischen Dienstes und der Größe des Bemannungsstandes wegen (»Rudolf« hat z. B. 416, »Tegetthoff« 535 Mann — ohne Stab — am Bord) einer steten, möglichst einfachen Controle bedarf, wird durch Abzeichen aus scharlachrothem Egalisierungstuch am Oberärmel des Tuchhemdes (aus dunkelblauem Leinenstoff auf dem Baumwollhemde) markiert. Das erste und das zweite Quartier trägt einen, das dritte und vierte Quartier zwei horizontale Streifen, die Steuergruppe einen mit der Spitze nach oben gekehrten Winkel, die für den Signal- und Bootsdienst des Escadre-Commandos bestimmte Escadregruppe einen mit der Spitze nach unten gekehrten Winkel am rechten (Steuerbord-Division), beziehungsweise linken Ärmel (Backbord-Division); bei der wachdienstfreien Gruppe wird der rothe (blaue) Streifen durch einen Ausschnitt in der Mitte unterbrochen, so dass der schwarze (weiße) Grundstoff sichtbar ist.

»Alle Unterofficiere austreten! — Wie heißen Sie, Quartiermeister?« »Dobrilović Martin.« »Quartierführer des ersten Quartiers, Nr. 35!« — »Sie heißen?« »Victor Hanzlik.« »Gruppenführer der ersten Gruppe, Nr. 37!« —

Nach den Unterofficieren werden die Steuerleute, Artilleristen, Torpedisten und die Maschinengruppen, endlich die verbliebene Mannschaft in die Rolle eingetragen.

Für den Appell erhält jede Abtheilung ihren bestimmten Rangierungsplatz, dann heißt es:

»Alle Mann gruppenweise antreten!«

»Wohin gehören Sie?« »Ich weiß nicht.« »Nummer?« »172.« »Also sechste Gruppe, dort! Gruppenführer, reihen Sie den Mann ein!«

»Herr Corvetten-Capitän, dieser Mann hat seine Nummer vergessen!« »Name? — Ime? — Nome?« »Antonio Vernier«, »Nr. 258!« »Si signor, sweiundeachtufifsig« »Dunque!«

Endlich haben sich alle Neulinge zurechtgefunden, es folgt die Eintheilung in Backen; dies sind für die Mahlzeiten zusammenbestimmte Tischgesellschaften mit einem Backmeister als militärischen, für die Ordnung verantwortlichen Chef, und dem Backgasten, für das Abholen der Speisen und die Reinigung der Back-(Ess-) Geräthe.

Jene Gestelle, welche zum Einlegen der Säcke mit den Effecten der Mannschaft dienen, werden nun gleichfalls den Gruppen und Quartieren zugewiesen; jeder Kleidersack trägt an der Seite den Namen des Besitzers, am Boden überdies dessen Rollennummer.

Mittlerweile ist es zwar Abend geworden, doch wird noch rasch die Brandrolle vorgenommen; die große Gefahr, welche in der Möglichkeit eines Schadenfeuers am Bord liegt, bedingt, dass allen Vorkehrungen zu dessen Bekämpfung besondere Wichtigkeit beigelegt werde. Alle Handpumpen erhalten doppelte Bemannungen, ausrichtsame Maschinen-Unterofficiere bedienen die Spritzrohre der Pumpen; Matrosen mit Pützen oder Feuerlöscheimern, nassen Kotzen, Extincteurs, Hacken, Laternen, bilden die »Löschabtheilung«, die Feuerwehr des Schiffes.

Endlich zwingt die vorgerückte Stunde den Gesammt-Detail-Officier, der sich bereits heiser gerufen hat, die Rollenbestimmung mit dem Vertheilen der Hängematten zu beschließen. Nur die ältesten Unterofficiere haben Cabinen, die übrige Mannschaft schläft in ihren Hängematten, welche an bestimmten Plätzen unter

Rollenbestimmung.

Deck an Haken ausgespannt werden; Unterofficiere und ältere Matrosen unterweisen die zum erstenmal Eingeschifften in dieser Verrichtung.

Officiere und Beamte haben den Nachmittag und den Abend dazu benützt, sich in den Cabinen einzurichten. Der Chefarzt hängt die Photographien seiner Frau und Kinder an die Wand, der Flaggenauditor bemüht sich, seine Gerichtsacten unterzubringen; der »11. Seeofficier« steckt seinen Kopf zur Cabinenthüre des »9. Seeofficiers« herein: »Hast Du Platz für Deine Schuhe?« »Nein.« »Ich auch nicht.« Vermöge seines höheren Ranges Besitzer einer etwas größeren Cabine, hat sich der Artillerie-Officier einen kleinen Rauchtisch mitgenommen und einen türkischen Teppich untergebreitet. »Woher stammt dieser schöne Teppich?« »Aus Smyrna, Herr Kaplan.« »Der Tisch?« »Aus Calcutta.«

In der Cadettenmesse herrscht das Chaos. Vierzehn Seecadetten bewohnen einen Raum, der etwa zwei Cabinen gleichkommt; Platzmangels wegen können im Banjerdeck nur sechs ihrer Effectenkisten mitgenommen werden, für den Entfall der übrigen müssen die an den Wänden und unter den Sitzkissen angebrachten schmalen Kästen aushelfen. »Wer hat meinen Mantel gesehen?« »Da steht ein Paar Regenstiefel auf Deinem neuen Rocke!« »Aufgepasst, hier ist Tinte ausgeschüttet!«

Nach und nach leeren sich die Messen, die beginnende Nachtruhe wird noch durch eine Meldung des Wachcadetten gestört: morgen 9 Uhr früh Fortsetzung der Rollenbestimmung, der Gesammt-Detail-Officier befiehlt die Anwesenheit aller Officiere an.

Am nächsten Morgen, nach dem Frühstücke, theilt der Bootsmann die Mannschaft für das Abspülen des Oberdecks ein, welche Beschäftigung möglichst rasch beendet wird; dann folgt eine kurze Metallreinigung und das Umziehen in Tagskleider, um 9 Uhr wird die Rollenbestimmung fortgesetzt.

Der Gesammt-Detail-Officier verliest zuerst die Bestimmungen für den »Gefechtsalarm«, welche die Bereitstellung und Verwertung der Kampfmittel wie aller während eines Gefechtes zur Verwendung gelangenden besonderen Einrichtungen des Schiffes umfassen. Der Artillerie-, Manöver- und Navigations-Officier sind auf der Commandobrücke, der Torpedo-Officier ist beim Lancier-Peilinstrument eingetheilt, der Raumofficier beaufsichtigt die unter dem Batteriedeck liegenden Schiffsräume; Geschütz- und Schützenabtheilungen

werden von Officieren befehligt, denen Seecadetten zugetheilt sind.

Der Bootsmann begleitet den Gesammt-Detail-Officier, der Steuermeister steht am Dampfsteuerrade, der Geschützmeister leitet den Munitionstransport; Koch und Proviantmeister, sowie die Officiersdiener besorgen den Verwundetentransport.

Jedes Geschütz erhält die erforderliche Bedienungsmannschaft, für den Signaldienst werden die Steuerleute vertheilt; fixe Posten stehen für die sofortige Gebrauchsnahme der Feuerlöscheinrichtungen und der Vorkehrungen gegen Wassereinbrüche bereit. Eine gegen feindliche Geschosse geschützte Stelle ist als Verbandplatz bestimmt, beide Ärzte und die Sanitäts-Matrosen halten sich daselbst auf; die Stiegenöffnungen des Panzerdecks und die wasserdichten Thüren der unteren Räume sind zu schließen und zu bewachen, die Torpedo-Lancierapparate müssen ihre Bedienungsmannschaft erhalten, die Munitionsförderung aus den Pulver- und Granatenkammern zu den Geschützen absorbiert gleichfalls ein bestimmtes Contingent. Die Maschinen-Unterofficiere und die Heizer vertheilen sich vor den Kesseln und in den beiden Hauptmaschinen, an den Hilfsmaschinen, Dampf-Feuerspritzen, Luft-Compressionspumpen etc.

Jeder Mann erhält eine Handwaffe: Gewehr, Revolver oder Bordsäbel. Das kleincalibrige Repetiergewehr wird zur Abwehr von Torpedoboots-Angriffen und bei Annäherungen während des Gefechtes gegen Commandobrücken und nicht geschützte Aufstellungen, endlich als Waffe der Landungs-Abtheilungen verwendet; Revolver und Säbel sind für den heutzutage allerdings sehr unwahrscheinlichen Bedarfsfall persönlicher Vertheidigung bestimmt.

Den Meldedienst versehen Ordonnanzen, denen auch die Befehlsübermittlung obliegt; sie sind durch Armbinden kenntlich gemacht.

Die Rollen »Verschärfter Wachdienst« und »Boote auf Kriegsfuß« betreffen gleichfalls kriegerische Maßnahmen. Im Seekrieg ist es dringend geboten, nachtsüber alle zur Abwehr von Torpedoboots-Angriffen verwendbaren Kampfmittel zum sofortigen Gebrauche bereit zu halten, denn nur durch eine solche Bereit-

schaft und eine auf das höchste gespannte Aufmerksamkeit wird sich eine Flotte gegen plötzliche Überfälle feindlicher Torpedoboots-Abtheilungen sichern können. Anderseits unterliegt es wohl keinem Zweifel, dass falsche Alarmierungen unausbleiblich sein werden, und dass sich der Gegner bemühen wird, durch beständiges Ruhestören die Bemannung seines Angriffsobjectes zu ermüden. Solchem Versuche begegnet theilweise die Einführung eines verschärften Wachdienstes, bei welchem zwar die ganze Dienstdivision auf Deck bleibt, die dienstfreie Division jedoch der Ruhe pflegen kann; zur Besetzung aller Schnellfeuer-Kanonen, Beigeschütze, Scheinwerfer und der übrigen wichtigsten Posten, zu welchen in erster Linie an allen Theilen des Oberdecks aufgestellte Ausluger zählen, genügt eine Division. Schwere Geschütze treten gegen Torpedoboote nicht in Verwendung.

»Boote auf Kriegsfuß« heißt die Bereitstellung der größeren Boote zu kriegerischen Operationen; diese scheiden sich im allgemeinen in Seeoperationen und in die Bekämpfung eines Gegners am Lande durch ausgeschiffte Truppen. Die Zurüstung der Boote wird in ihren einzelnen Details dem Unterschiede der beiden vorgenannten Verwendungsarten angepasst.

Zu den wichtigsten Rollen zählt jene des Wasseralarmes, welche die Bekämpfung der durch irgend ein Leck in das Schiffsinnere einströmenden Wassermassen regelt. Zuerst werden alle wasserdichten Thüren und jene Seiten- oder Decköffnungen geschlossen, durch welche das eindringende Wasser sich in unbeschädigte Räume vertheilen könnte; dem Einströmen des Wassers wird durch das Ausbreiten des Lecktuches über der Leckstelle ein Ziel gesetzt, sodann das im Schiffe bereits angesammelte Wasser durch die Anwendung der ganzen verfügbaren Pumpenkraft wieder in die See befördert.

Die erübrigte Zeit ermöglicht es, nach der Verlesung der Wasseralarmrolle noch die allgemeine Reinigungsrolle und die Vertheilung der Mannschaft für die Metallreinigung im besonderen vorzunehmen; die beiden letztgenannten Rollen bestimmen fixe Nummern zur Instandhaltung der Schiffsräume und Boote, wie der Waffen, Pumpen, blank zu putzenden Metalltheile u. s. w.

»Kronprinz Erzherzog Rudolf« sendet am 26. April gleich nach der Frühration eine größere Abtheilung Artilleristen unter Führung des Geschützmeisters ins Munitions-Etablissement nach Vallelunga, die zum Schiffe gehörige Munition abzuholen. Für die Schiffsbemannung ist dies ein böser Tag, denn so lange die

Einschiffen der Munition. (S. M. Schiff »Kaiserin Elisabeth«.)

Munitionskammern offen sind, ist das Rauchen untersagt. Der Torpedo-Officier erbittet sich gleichfalls ein Boot und fährt mit seinen Torpedisten nach Fisella, die Sprengpatronen und Zündmittel der Torpedos abzuholen. Noch ehe die Munition unter Bord anlangt, bringt eine Dampfbarkasse zwei große Materiallichter mit Lebensmitteln; Wein- und Salzfleischfässer, Kisten mit Schiffszwieback und Suppen-Mehlspeise, riesige Käselaibe, Säcke mit Hülsenfrüchten und Kartoffeln sind auf den Lichtern gestaut.

In dem Augenblicke des Anlegens der Munitionsboote hisst das Schiff die rothe Pulverflagge an den Masttop, der Hornist bläst dreimal »Habt Acht!« als Aviso, dass die Pulverkammer geöffnet wird.

Von allen Seiten werden nun Munitionskisten und Lebensmittel auf das Freideck gereicht, große Fässer und die 456 *kg* schweren Granaten der Thurmgeschütze mit den Takeln der Bootskrahne auf Deck gehisst. Die Passage von Deck zu Deck ist behindert, an Stelle der Stiegen hängen Takel in die unteren Räume herunter, und wer nicht sorgfältig Acht gibt, setzt sich der Gefahr aus, über Kisten und Säcke zu stolpern oder durch offene Luken mit unerwünschter Geschwindigkeit der Unterwelt zuzustreben.

Die gewaltige Menge von Munition und Lebensmitteln, welche »Kronprinz Erzherzog Rudolf« mit sich führt, würde zu ihrem Eisenbahntransport einen ganzen Lastzug brauchen. Die Geschosse der Thurmgeschütze wiegen allein 82 Tonnen, die zugehörigen Pulverladungen 13 Tonnen; hiezu kommen noch Geschosse und Kardusen der Beibatterie und der Bootsgeschütze, die Patronen der leichten Schnellfeuer-Kanonen, der Gewehre und Revolver, die Munition für Scheibenschießen und Blindschießen mit allen Feuerwaffen, endlich die Salut- und Signalmunition.

Der Trockenproviant für eine viermonatliche Ausrüstung des »Kronprinz Erherzog Rudolf« besteht aus: 8000 *kg* Schiffszwieback, 3000 *kg* Pökelfleisch, 14.000 Rationen Conservefleisch, 2500 *kg* Reis, 1400 *kg* Erbsen, 3000 *kg* Fisolen, 2000 *kg* Suppen-Mehlspeise, 50 *kg* Pfeffer, 1500 *kg* Salz, 900 *kg* Kaffee, 900 *kg* Zucker, 150 *kg* conserviertes Sauerkraut; hiezu kommen noch 1000 *kg* Öl und 1000 Liter Essig. Monatlich werden 6000 Liter Wein und 1850 *kg* Kartoffel, täglich 250 *kg* frisches Brot und 107 *kg* frisches Rindfleisch verbraucht; den fallweisen Ersatz der frischen Lebensmittel bieten die vorstehend angeführten Vorräthe an Schiffszwieback und präparierten Fleischsorten.

Das Einschiffen und Verstauen der Munition und das Überleeren des Weines aus den Fässern auf dem Lichter in jene des Weindepots am Bord endet trotz angestrengter Thätigkeit erst

gegen Abend; doch ist das Tagewerk noch nicht zu Ende, der Gesammt-Detail-Officier erscheint mit dem Rollenbuch auf Deck und lässt alle Mann antreten, um die »Bootsrolle« vorzunehmen. Beim Appell entdeckt das geübte Auge des Profoßen einen Mann, dessen Lachmuskeln nicht zur Ruhe kommen wollen: »unrichtige Behandlung« des in die Proviantkammer geleiteten Schlauches der Weinpumpe ist die bald erhobene Ursache, Bestimmung zum Schiffsrapport eine natürliche Folge der verrätherischen Heiterkeit.

Obschon die im periodischen Deckdienste befindlichen Abtheilungen (Dienstquartier) jene Boote zu bemannen haben, welche fallweise gebraucht werden, bestimmt die Bootsrolle doch ständige Chargen und Bootsführer, sowie Normal-Bootsbemannungen für die gleichzeitige Verwendung aller Boote. Zu den ständigen Boots-Chargen zählen ein Seecadet und ein Unterofficier, welche die Instandhaltung des Bootes überwachen und die Ausbildung der Normal-Bootsbemannungen im Rudern und Segeln besorgen. Dem Bootsführer, einem älteren, verlässlichen Matrosen, obliegt die Reinhaltung seines Bootes und — wenn dieses bemannt ist — die Bedienung des Steuers.

Im Hafen werden nur die für den laufenden Dienst gebrauchten Boote im Wasser gelassen, die übrigen — in See überhaupt alle Boote — theils auf den Bootsbrücken (dem Bootsdeck) in passende Unterlagen gebettet, theils auf den Bootskrahnen hängend versorgt; sie befinden sich jedenfalls so hoch über dem Wasser, dass sie selbst durch stürmischen Wellenschlag nicht erreicht und beschädigt werden können. Das Aus- und Einsetzen, beziehungsweise Hissen und Streichen wird, wenn diese Arbeiten nur ein Boot betreffen, durch das Dienstquartier besorgt; werden mehrere oder alle Boote gleichzeitig bewegt, so ist hiezu die Verwendung der ganzen Mannschaft nöthig, um Zeitverluste zu vermeiden. Eine eigene Rolle regelt die einzelnen Verrichtungen und weist diese bestimmten Leuten zu.

Am 27. April findet die Kohleneinschiffung statt, welche eine Ergänzung der Vorräthe auf das volle Fassungsvermögen der Depots bezweckt; denn Schiffe in I. Reserve haben nur ein Drittel

derselben am Bord. »Kronprinz Erzherzog Rudolf« kann bei Anfüllung aller Depots 539, »Kaiser Karl VI.« 790 Tonnen Kohle einschiffen.

Schon am frühen Morgen werden alle Schiffstheile, Geschütze, Boote, welche der Verunreinigung durch den Kohlenstaub ausgesetzt wären, mit Leinwanden zugedeckt und verhüllt. Der mittlere Schiffstheil, in dem die Öffnungen der Kohlen-Vorrathsräume liegen, wird durch querschiffs gespannte Schirme von dem achteren getrennt; da sich das Schiff bestrebt, dem herrschenden Winde jederzeit den durch Anker oder Bojen-Vertäuung festgehaltenen Bug — die Fläche geringsten Winddruckes — zuzukehren, muss thunlichst vorgesorgt werden, dass der aufgewirbelte Kohlenstaub nicht auf das Achterdeck gelange.

Dieser feine Kohlenstaub ist ein lästiger, schwer zu bekämpfender Feind, alles Absperren vermag gegen sein Eindringen nur unzureichend zu schützen; mancher Cabinenbesitzer legt Handtücher um das doppelt geschlossene Fenster, verstopft sogar das Schlüsselloch der Thüre, findet aber doch nach kurzer Zeit bereits einen feinen schwarzen Überzug nicht nur auf dem Kasten, sondern auch in dessen Laden; ja, man sagt sogar dem heimtückischen Kohlenstaube nach, dass er es ganz besonders auf Gigerlhemden, Battist-Taschentücher, weißes Seidenfutter und anderes derlei unseemännisches Geräth abgesehen habe.

Die Mannschaft legt ihre ältesten Kleider an, bindet diese an den Handgelenken, über den Schuhen und am Halse zusammen und geht sodann mit einem gewissen Galgenhumor an die wenig heitere Arbeit. Bald erfüllt eine dichte, schwarze Wolke, durch welche die vertheilten Laternen nur als mattgelbe Punkte dämmern, die weiten Räume der schwergeladenen, großen Kohlenlichter, welche zumeist durch Adaptierung des untersten Rumpfes ausrangierter Kanonenboote entstanden sind; Abfälle und kleinere Stücke werden in Säcke geschaufelt, an zwei Stellen in jedem Lichter bilden sich lebende Paternosterwerke, größere Stücke und Briquettes (gepresste Kohlenziegel) von Hand zu Hand befördernd, bis selbe mit dumpfem Getöse in dem schier unermesslichen Schlunde der Kohlen-Füllschachte verschwinden.

Einzelne Typen der Arbeitenden erwecken Heiterkeit; mancher hält zwischen den Zähnen ein Stück Werg, die Athmungsorgane gegen den scharfen Staub zu schützen. Ein eitler Torpedo-Instructor stellt sich ganz vorne auf den Bug des Lichters, um dem Kohlenstaube zu entgehen — der Bootsmann schmunzelt und lässt

Einschiffen der Kohle.

ihn den rückwärtigsten, im Entleeren begriffenen Raum durchsuchen, ob der Matrose Picinich sich nicht der Arbeit entzogen habe. Wachofficier, Wachcadet und die älteren Unterofficiere eifern die Säumigen an; in jeder Viertelstunde interpelliert der Wachofficier den während der Kohlenarbeit doppelt wichtig und würdig aussehenden ersten Maschinenwärter nach dem Fortgange des Ein-

schiffens und hört jedesmal die stereotype Antwort: »Langsam geht's, Herr Schiffsfähnrich!«

Ihr Mittagmahl, welches die Obsorge des Gesammt-Detail-Officiers durch eine Extra-Weinration verschönt, nimmt die Mannschaft inmitten der Kohlenstücke und der geschwärzten Leinwanden ein; in der Officiersmesse wundert sich der zum erstenmal eingeschiffte Corvetten-Arzt über die stark gepfefferte Suppe, ehe er den Pfeffer als Kohlenstaub erkannt hat.

Nach kurzer Rast geht es wieder an die Bewältigung der Kohlenberge, welche dank dem neuen, durch Speise und Trank gehobenen Eifer endlich doch zu schwinden und zu verschwinden beginnen. Eine wahre Sintflut von Süß- und Seewasser ergießt sich dann über das ganze Schiff, und eine Lichtluke — behufs Lüftung einer Cabine vorwitzig und vorzeitig geöffnet — schließt sich schleunigst wieder unter dem Poltern ihres durchnässten, waghalsigen Besitzers. Trotz der aufgewandten Wassermassen gelingt es der ersten Waschung des Schiffes nicht, die angesammelte Schwärze vollends zu entfernen, dies bleibt vielmehr einer »allgemeinen Schiffsreinigung« vorbehalten.

Während der am nächsten Tage durchzuführenden Deviationsbestimmung müssen die Schiffskessel geheizt sein; aus diesem Grunde werden sie noch nachmittags aus Wasserlichtern angefüllt, wozu für »Rudolf« allein die Kleinigkeit von 120.000 Liter Süßwasser nothwendig ist. Gleichzeitig werden die Feuer in den Heizräumen der Kessel bereitet, indem man die Rostflächen mit faustgroßen Kohlenstücken belegt und innerhalb der Feuerthüre eine Mauer aus Kohle und Holz aufbaut, welche mit ölgetränkten Wergstücken versetzt wird. Diese Mauer wird um 10 Uhr abends in Brand gesetzt und durch langsames Beschicken mit Kohle ein mäßiges Feuer auf dem Rost erhalten.

Die Mannschaft wird um 4 Uhr früh geweckt, eine Stunde später beginnt die allgemeine Schiffsreinigung, nur wenig gestört durch das Erscheinen zweier kleiner Schleppdampfer, welche den »Kronprinz Erzherzog Rudolf« an die Schwaibojen bringen.

Die eminente Wichtigkeit genauer Bestimmung der Localattraction sei durch nachstehende, kurz zusammengefasste Aus-

führungen erläutert. Die Magnetnadel eines Compasses weist am Land immer gegen den erdmagnetischen Pol, wird aber am Bord durch den Magnetismus des Schiffes aus der Richtung des erdmagnetischen Meridians abgelenkt. Diese Erscheinung lässt sich aus der Einwirkung des Erdmagnetismus auf das Schiff vor und nach dem Stapellauf ableiten; durch die mechanische Bearbeitung der eisernen Constructionstheile wesentlich gefördert, vermag die erdmagnetische Induction während der Bauzeit und der hiemit verbundenen, unveränderlichen Lage des Schiffskörpers die härteren Eisenmassen in permanente Magnete umzuwandeln, sie wird aber auch nach dem Stapellauf auf das Schiff wirken und aus dessen weichem Eisen inducierte Magnete schaffen. Das gleichzeitige Auftreten dieser Factoren beeinflusst die um eine verticale Achse bewegliche Compassnadel und lenkt sie in allen Cursrichtungen verschiedenartig ab; die Größe der oftmals bedeutenden Ablenkung. welche Deviation oder Localattraction genannt wird, entzieht sich jeder Berechnung, muss aber empirisch ermittelt worden sein, ehe ein Schiff Cursfahrten unternimmt — sind doch verlässliche Angaben der Compasse für die gesicherte Navigation eine geradezu entscheidende Grundbedingung.

Die Deviation wird zwar bei jeder ersten Indienststellung eines Schiffes genau bestimmt und auf ein Minimum compensiert, da aber die Schiffe während des Reserve-Verhältnisses in fixen Richtungen vertäut liegen, muss auch bei jeder folgenden Ausrüstung die — bei unberührter Compensierung des Compasses — vorhandene Deviation neuerlich aufgefunden werden. Dies geschieht zumeist an den Schwaibojen des Polaer Hafens, deren Lage gegen einzelne Marken, z. B. den hohen Kirchthurm von Dignano, genau bekannt ist. Wird das Schiff an den Schwaibojen festgelegt, um seine verticale Achse gedreht (geschwait), von Zeit zu Zeit die betreffende Landmarke mit einem nach der Kielrichtung des Schiffes orientierten Peilinstrument anvisiert und gleichzeitig an allen Compassen die angezeigte Richtung abgelesen, so kann aus diesen Ablesungen die Abweichung jedes Compasses vom magnetischen Curse berechnet und in die »Deviations-Tabellen« eingetragen werden.

Bedeutende Änderungen des geographischen Ortes führen kleinere Unterschiede der Deviation herbei; in manchen Gewässern, z. B. bei der Insel Bornholm oder an der Westküste Spaniens, machen sich Störungen der Compassnadel bemerkbar, welche an das altarabische Märchen vom Magnetberg erinnern.

Während der Durchführung einer Deviationsbestimmung müssen sich alle größeren Eisenmassen des Schiffes in jener Lage befinden, die sie in See einnehmen; so werden beispielsweise die Dampfboote eingesetzt und die Geschütze in ihre Seevertäuung gebracht. Bewegt »Kronprinz Erzherzog Rudolf« seine vorderen, unmittelbar hinter der Commando-Brücke gelegenen Thurmgeschütze, so geräth der Brückencompass in schwingende Bewegungen.

Um 8 Uhr kommen der Vorstand des Instrumentendepots und seine zugetheilten Officiere an Bord, bald darauf beginnt das Umschwaien des Schiffes; bei jedem Compass steht ein Officier oder Seecadet und auf das Aviso »stop!« lesen alle die im selben Momente vom Compass angezeigte Richtung ab, die Zahlen für die nachfolgende Berechnung vormerkend. Ist eine ganze Schwaiung nach der einen Seite beendet, folgt eine solche nach der anderen; dann kehrt »Kronprinz Erzherzog Rudolf« an seine Boje zurück, in den Kesseln bleiben kleine Feuer, da am nächsten Morgen die Probefahrt stattzufinden hat.

Beim Abendverlesen wird die Rolle »Mann über Bord« vorgenommen. Um bei solchen Unglücksfällen schleunigst Hilfe leisten zu können, bemannt man sofort ein Boot — in See ist jederzeit eines zum Streichen bereit — Rettungskränze werden dem über Bord Gestürzten zugeworfen, die Rettungsboje fällt fast gleichzeitig mit dem alarmierenden Ruf in die See und auf erhöhte Punkte des Schiffes klettern Leute, das Boot zu dem Verunglückten zu dirigieren. Während des Aufenthaltes in See befindet sich stets ein Wachposten bei der Rettungsboje.

Unter den Kesseln werden die Feuer rechtzeitig verstärkt, damit das Schiff um 7 Uhr früh dampfbereit sei; gegen 5 Uhr sind schon 3 bis 4 Atmosphären Dampfspannung vorhanden. Die Kühlwasserpumpen der Condensatoren werden in Gang gesetzt,

Torpedodepotschiff »Pelikan«.

dann beginnt das Anwärmen der Haupt-Dampfmaschinen, weil ohne solches Störungen durch Condensierung des Dampfes an den kalten Metallflächen verursacht werden können. Das Anwärmen der Dampfcylinder, welches auf »Kronprinz Erzherzog Rudolf« etwa zwei Stunden beansprucht, geschieht mit besonderer Vorsicht, um allzu rasche Ausdehnungen der einzelnen Wandungen und Rippen, durch die in weiterer Folge Risse oder Sprünge entstehen könnten, zu vermeiden. Sobald alles genug erwärmt ist, werden die Schmierdochte eingezogen, die Maschinen sind zur Stehprobe bereit, welche die Dichtigkeit aller Theile des Maschinencomplexes constatieren und weiters auch gewährleisten soll, dass Haupt- und Hilfs-Dampfmaschinen bei der bevorstehenden Fahrt anstandslos betrieben werden können.

Eine aus Mitgliedern des marine-technischen Comités und der meisten Ressorts des Seearsenals zusammengesetzte Commission kommt Schlag 7 Uhr an Bord des Schiffes, um bei dessen Probefahrt zu intervenieren.

Zuerst werden alle Hilfsmaschinen der Reihe nach erprobt und bis auf die Kühlwasserpumpen wieder abgestellt; dann wird eine der Hauptmaschinen nach »Vorwärts«, die andere nach »Zurück« langsam in Bewegung gesetzt, damit die Lage des Schiffes nicht zu große Veränderungen erleide. Durch allmähliche Steigerung wird eine mäßige Umdrehungszahl der Schrauben erreicht, hierauf der Gang der Maschinen nach entgegengesetzter Richtung »umgesteuert«; wenn sich hiebei keinerlei Anstände ergeben, so geht das Schiff zur Vornahme der Probefahrt in See.

»Alle Mann an die Ankerstationen!« Der Commandant kommt auf die Brücke, der Manöver-Officier begibt sich zum Maschinentelegraphen, der Steuermeister dreht das Dampfsteuer; Gesammt-Detail-Officier und Bootsmann überwachen die Ausführung der für das Lösen der Bojenvertäuung erfließenden Befehle, die nicht beschäftigte Mannschaft tritt in Reih und Glied an. Boote und Fallreepstreppen wurden schon vorher gehisst, die an der Boje befestigte Ankerkette abgenommen; vom Schiffe läuft durch den Bojenring und wieder zurück — im »Doppelpart« — ein armdickes Tau, welches das Schiff an der Boje hält.

»Los von der Boje!« Das eine Tauende wird losgeworfen und das Tau selbst rasch auf das Schiff geholt, »Los!« meldet der Gesammt-Detail-Officier. »Rechte Maschine langsam zurück! Linke Maschine langsam vorwärts!«

Der Maschinen-Telegraph übermittelt diese Befehle in die durch ein Längsschott von einander getrennten Haupt-Dampfmaschinen; die Wach-Maschinenbeamten, welche durch Stellen der Controlzeiger antworten und den Umsteuerungs-Unterofficieren zurufen: »Langsam vorwärts!« oder »Langsam zurück!«, öffnen das Dampf-Absperrventil. Majestätisch setzen sich die mächtigen Kreuzköpfe in Bewegung, langsam in ihren Schlitten auf- und absteigend, in weiten Kreisen schwingen die Kurbeln um die Achse, die beiden Schrauben wirbeln das Wasser auf und wenden das Schiff der Ausfahrt des Hafens zu.

Bei der Annäherung an den beabsichtigten Curs wird auch die rechte Maschine auf »vorwärts« umgesteuert, das Ruder nach Bedarf gebraucht, bis das Commando »sofort« dem Steuermanne die Weisung ertheilt, das Schiff in seinem augenblicklichen Curse zu erhalten.

Im Vorhafen kann bereits die volle Maschinenkraft zur Verwendung gelangen, der Commandant lässt die Mannschaft von den Ankerstationen abtreten und die frühere, durch das Auslaufen unterbrochene Beschäftigung fortsetzen, der Wachofficier übernimmt die Führung des Schiffes, welches alsbald der freien See entgegensteuert.

Die Probefahrt verschafft dem Seearsenal als Übergeber des in Dienst zu stellenden Schiffes und dem Übernehmer — dem Commandanten — die Überzeugung, welche größte Geschwindigkeit bei auf das Maximum gesteigerter Maschinenleistung mit natürlichem Zug (in speciellen Fällen auch bei Anwendung des durch Unterwind erhöhten Zuges) erreicht werden kann. Gleichzeitig erprobt man die Hauptmaschine, wie auch alle sonstigen durch Dampf getriebenen Hilfsmaschinen und Apparate, einschließlich der artilleristischen, torpedistischen und elektrischen Einrichtungen auf ihre Functionierung.

Hiezu haben die Maschinen durch etwa eine Stunde mit dem bei früheren Ausrüstungen durch Progressivfahrten ermittelten

Füllungsgrade zu arbeiten, welcher der gesammten im Betriebe befindlichen Kesselanzahl entspricht; dann wird das Schiff auf die gemessene, durch Obelisken an der Küste zwischen dem Hafen von Pola und der Südspitze Istriens gekennzeichnete Drei-Seemeilenstrecke gebracht. Durch Vornahme von zwei Doppelfahrten an dieser Strecke wird die Schiffsgeschwindigkeit bestimmt; hätte das Schiff beispielsweise bei der Hinauffahrt Wind oder Strömung gegen sich, so beeinflussen diese Umstände die Geschwindigkeit

Ausspurren.

bei der Rückfahrt in entgegengesetztem Sinn und wird nur das Mittel aus beiden constatierten Meilenzahlen ein richtiges Resultat ergeben. Während der Fahrten an der gemessenen Meilenstrecke werden von Zeit zu Zeit von allen Dampfcylindern der Hauptmaschinen auf beiden Kolbenseiten Indicator-Diagramme abgenommen, aus welchen nicht nur die Maschinenleistung berechnet, sondern auch ein Einblick in das Functionieren der Steuerung der Maschine gewonnen werden kann.

Hierauf folgt die Bestimmung des Auslaufvermögens des Schiffes, d. i. jener Strecke, welche es nach dem plötzlichen Abstellen des Maschinenganges vermöge seines Momentes noch zurück-

legt, und der hiezu gehörigen Zeit; die Steuerfähigkeit wird durch Beschreiben je eines Kreises nach beiden Bordseiten, die Manövrierfähigkeit der Hauptdampfmaschine durch die Ausführung wechselnder Betriebsbefehle ermittelt. Diesen Daten entnimmt der Commandant die speciellen Manövriereigenschaften, deren Kenntnis ihm die Führung des Schiffes erleichtert.

Nachdem noch alle mit Dampf betriebenen Hilfsmaschinen der Reihe nach in Gang gesetzt wurden, sind die Aufgaben der Schiffsprobefahrt beendet und »Kronprinz Erzherzog Rudolf« kehrt an seine Boje im Centralhafen zurück.

Die treibende Kraft der Maschinen wird rechtzeitig abgestellt, in der Nähe der Vertäuboje angelangt ein bemanntes Boot gestrichen, welches das Ende einer Trosse an die Boje bringt und daselbst festlegt; das dem Schiffe verbliebene Moment wird durch einige Umdrehungen der nach rückwärts arbeitenden Schrauben gehemmt, die Trosse mit Handkraft angeholt, und ruhig liegt der Panzerkoloss wieder an der Boje, welche schließlich noch durch eine Ankerkette mit dem Schiffe verbunden wird. Die Kesselfeuer lässt man langsam abbrennen, die auf den Roststäben verbleibenden Verbrennungsrückstände werden erst nach dem Erlöschen der Glut und nach entsprechender Abkühlung der Kessel herausgeholt, um eine plötzliche, durch das Einströmen kalter Luft an den Kesselwandungen herbeigeführte Temperaturdifferenz, welche schaden könnte, zu vermeiden.

Am 30. April nachmittags findet die Ausrüstungsmusterung statt, welche constatiert, dass das in Dienst zu stellende Schiff in jeder Beziehung in der Verfassung ist, den Seedienst antreten zu können; überdies bedeutet diese Musterung den Beginn der Seecampagne. Sie wird durch einen Officier vorgenommen, welcher zu dem Schiffs-Commandanten im Verhältnisse des Rangshöheren steht und von einem Marine-Commissariats-Beamten begleitet wird.

Die Mannschaft nimmt vorher die Paradeaufstellung ein: backbord achter beginnt diese mit dem Postenquantum (der Wachabtheilung), dann folgen die Unterofficiersgruppe, die Steuergruppen, die vier Quartiere in der Reihenfolge ihrer Nummernbezeichnung, die Maschinengruppen und die wachdienstfreie Gruppe. Die

Quartier-Officiere und -Cadetten treten bei ihren Abtheilungen ein, der Gesammt-Detail-Officier übernimmt das Commando der ausgerückten Schiffsbemannung; Commandant, Inspections- und Wachofficier empfangen den Musternden am Fallreep, ihnen zunächst stellen sich die nicht bei den Quartieren und Gruppen eingetheilten Officiere und Seecadetten, sowie die Ärzte und Beamten auf.

Beim Anlegen des Bootes, welches den Musternden an Bord bringt, leistet die Schiffsbemannung die Ehrenbezeigung; sobald er das Deck betritt, melden sich zuerst die zum Empfange Bestimmten, dann rapportiert der Gesammt-Detail-Officier den Stand der ausgerückten Bemannung. Nach dem Abschreiten der Front wird »Zur Schiffsvisitierung« befohlen und eine Detailbesichtigung des Schiffes durchgeführt.

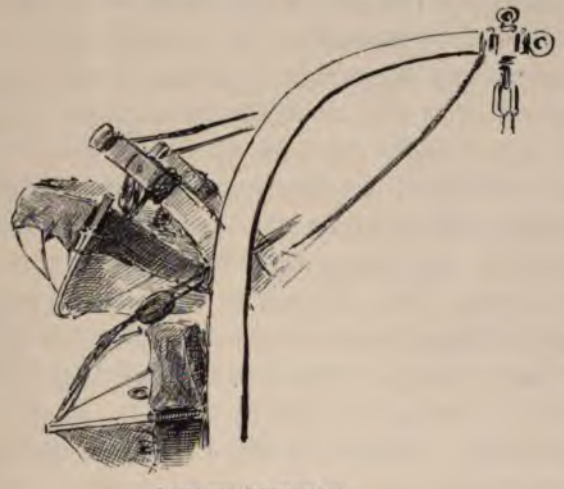
Der Besichtigung und der Durchführung verschiedener militärischer Exercitien folgt die Ablegung des Flaggeneides durch die dem Soldatenstande nicht angehörigen Personen der Bemannung (Auditore, Ärzte, Beamte und Civilpersonal). Während der Musterung besichtigt und überprüft der an Bord gekommene Marine-Commissariats-Beamte die administrativen Protokolle und Register.

Ist der Musternde wieder vom Bord gegangen, so leistet das nunmehr »in Dienst gestellte« Schiff der Flagge des Hafenadmirals den gebürenden Salut mit 17 Kanonenschüssen. Der Commandant versammelt die Angehörigen des Schiffs-Stabes in der Kajüte und hält eine kurze, dem Augenblick angepasste Rede.

Die übrigen Schiffe der Escadre wurden bereits in den vorhergehenden Tagen in Dienst gestellt, worauf sie einzeln nach dem Canale von Fasana abgiengen; »Kronprinz Erzherzog Rudolf« folgt ihnen erst am 1. Mai, da sich am Morgen dieses Tages noch der Escadre-Commandant mit seinem Stab einzuschiffen hat. Das Hissen der Commandoflagge und donnernder Geschützsalut, vom Hafenwachschiff erwidert, kennzeichnen den Amtsantritt des Escadre-Commandanten, welcher bei seinem ersten Anbordkommen vom gesammten Schiffs-Stab und der in Paradeaufstellung angetretenen Bemannung feierlich empfangen wird.

Paradierende Kriegsschiffe bieten einen ebenso malerischen, wie fesselnden Anblick; ihre vielartigen Ehrenbezeigungen ent-

stammen sämmtlich altseemännischer Tradition, sie erlitten durch die großen Umwälzungen im Schiffbau und der Schiffsausrüstung keinerlei Einbuße, da sie sich den geänderten Verhältnissen anschmiegen konnten. Vor allem die große Flaggengala: von den Masttopen der hochgetakelten Schiffe stiegen einst die bunten Flaggen querschiffs zu den Enden der breiten Raaen hernieder, sie belebten und hoben durch ihre Umrahmung die scharflinig begrenzte, imposante Takelage, die schön geschwungenen Contouren des Schiffes gewannen an Zartheit; heute führt der vielfärbige



Boote und Bootskrahne.

Schmuck langschiffs vom Buge des Schiffes über den Masttop zum Heck, unter den leichten, von jedem Lufthauche bewegten Flaggen ragen die starren Formen der Schlote, Thürme, Krahne und Boote empor, das ganze Schiff erscheint majestätischer, machtvoller.

In buntem Wechsel reihen sich die blauen, weißen, rothen und gelben Flaggenmuster aneinander, von allen Masttopen weht die k. und k. Flagge; gilt aber die Flaggengala nicht Festen oder Würdenträgern der Monarchie, so hisst man an Stelle der eigenen die betreffende fremde Nationalflagge an den Großtop. Die sogenannte »kleine Flaggengala« besteht nur aus den von jedem Masttope wehenden Nationalflaggen und muss auch bei dieser, wenn es sich um fremde Feste handelt, statt der eigenen

die Flagge des zu ehrenden Staates am Großtope geführt werden. Bei gehisster Flaggengala gibt man nur solche Geschützsalute ab, welche auf den Anlass der Beflaggung Bezug haben.

Geschützsalute — die stets nur mit Blindschüssen und nie mit scharfer Ladung gelöst werden — heißen persönliche, wenn sie anlässlich der Ankunft, Anwesenheit oder Abreise von regierenden Fürsten, Mitgliedern eines regierenden Hauses, hohen Marine- und Militärpersonen oder sonstigen Würdenträgern erfolgen. Außer den persönlichen gibt es auch noch Salute für die Commandoabzeichen eigener und fremder Flaggenofficiere, für fremde Nationalflaggen und bei der Theilnahme an Festlichkeiten.

Majestäten und deren Familienglieder, sowie fremde Nationalflaggen werden stets mit 21 Schüssen begrüßt; diese Schusszahl vermindert sich je nach der Stellung der zu salutierenden Person. Es gebüren: 19 Schüsse den Ministern, dem Marine-Commandanten, den Cardinälen, Marschällen und Botschaftern; 17 dem Admiral, Feldzeugmeister, den politischen Landeschefs und dem Hafen-Admiral von Pola (ohne Rücksicht auf dessen Charge); 15 dem Vice-Admiral, Feldmarschall-Lieutenant, Erzbischof und Gesandten; 13 dem Contre-Admiral, Generalmajor, Minister-Residenten und Generalconsul 1. Classe; 11 dem Commodore, Linienschiffs-Capitän und Generalconsul 2. Classe; 9 dem Fregatten-Capitän und Consul; 7 dem Corvetten-Capitän und Viceconsul, endlich 5 dem See-Oberofficier und Consularagenten. Geschützsalute für Seeofficiere vom Linienschiffs-Capitän abwärts werden in der vorstehend angeführten Zahl allerdings nur von k. und k. Flaggenschiffen als Erwiderung für Salute der unterstellten Schiffe, dann als Todten- und Grabessalve abgegeben; im internationalen Verkehr entfällt diese Unterscheidung, jeder Salut wird mit der gleichen Schusszahl beantwortet. Gar nicht erwidert werden jene Geschützsalute, die einer Standarte, aus Anlass von Nationalfesten und beim Abgehen eines Würdenträgers vom Bord zu leisten sind; fremden Functionären gebürt immer der gleiche Salut wie den eigenen.

Im Escadre-Verband oder bei mehreren auf einem Ankerplatze vereinigten k. und k. Schiffen salutiert zumeist nur das Schiff des rangshöchsten Befehlshabers; ist aber ein Salut von allen Schiffen

zu leisten, so beginnt das Flaggenschiff, nach dessen drittem Schusse folgen die übrigen Schiffe mit dem Salute. Sind mehrere Flaggenschiffe anwesend, so beginnt jedes solche nach dem dritten Schusse, den das Schiff des im Range vorhergehenden Befehlshabers löst; nach dem dritten Schusse des letzten Flaggenschiffes fallen erst die übrigen Schiffe ein.

Bei Saluten für fremde Persönlichkeiten, Feste u. s. f. wird die betreffende Flagge (bei 21 Schüssen an den Großtop, bei geringerer Schusszahl an den Vortop) gehisst; Schiffe, welche segeln, geien die Untersegel auf, werfen die Bramfallen los und drehen bei, bis ihr Salut beendet ist. Als allgemein verbreitet sei noch die Usance erwähnt, bei Geschützsaluten für fremde Flaggenofficiere und bei deren Erwiderung den Klüver zu hissen.

Die alten Fregatten und Corvetten salutierten mit ihren Batteriegeschützen; wegen des enormen Pulververbrauches der neueren, schweren Geschütze, welche selbst bei den größten Schiffen manchmal auch der Zahl nach für den Salut nicht ausreichen würden, vertreten derzeit Schnellfeuer-Kanonen leichten Calibers das Batteriegeschütz. Die Schüsse werden abwechselnd steuerbord und backbord gelöst, das Schussintervall beträgt meist fünf Secunden, nur bei Todten- und Grabessalven eine Minute.

Zu den persönlichen Geschützsaluten gehört fast immer der Raaen-(Wanten- oder Reelings-)Salut, welcher mit oder ohne Hurrahrufen geleistet wird. Beim Raaensalut begeben sich die rollengemäß hiefür bestimmten Leute auf das Commando »Entert auf!« in die Mars, beziehungsweise Sahling, und zum Fuße des Bugspriets; auf das weitere Commando »Legt aus!« vertheilen sie sich stehend und mit gespreizten Füßen auf den Unter-, Mars- und Bramraaen, dann auf dem Bugspriet und Klüverbaum. In See wird an Stelle des Raaensalutes der Wantensalut geleistet, bei welchem sich die Mannschaft auf den Unterwanten jener Seite vertheilt, die dem zu Begrüßenden zugewandt ist; die Höhe ihrer Postierung wird durch die, auch in das achterste Wantenpaar eingeflochtenen Salutwebeleinen markiert.

Raaen- und Wantensalut sind nur auf getakelten Schiffen durchführbar, auf Schiffen mit Militärmasten vertheilt sich die

Mannschaft auf das Commando »Salutstationen« entlang der Bordwände und Ränder der oberen Decke zum »Reelingssalut«.

Majestäten und regierende Herren werden mit 5, ihre Familienmitglieder mit 3 Hurrahrufen (Flaggenofficiere und Generale ohne solche) begrüßt; die an den Salutstationen aufgestellte Mannschaft erhält zuerst den Befehl zum Abnehmen der Kappe, dann erfolgen auf Signal der Bootsmannspfeife in gleichen Intervallen die Rufe unter Schwenken der in der rechten Hand gehaltenen Kappe, nach dem letzten Hurrah wird diese wieder aufgesetzt.

Wehende Flaggen, donnernder Geschützsalut, hurrahrufende, symmetrisch aufgestellte Matrosen in schmucker Uniform, schmetternde Hornsignale und das Spiel der Schiffsmusik, dazu die spiegelnde Meeresflut und lachend blauer Himmel — wer kann ein solches Bild vergessen?

Im Hafen.

Der Einfahrt zum Hafen von Pola sind nordwestlich einige kleine Eilande, die Brionischen Inseln, vorgelagert, welche mit der Festlandsküste den Canal von Fasana bilden. Dieser Meeresarm, in die machtvollen Befestigungen des Kriegshafens einbezogen, stellt ein natürliches, auch in Friedenszeit vortheilhaft verwendbares Flottenlager dar, welches dank der Nähe des Centralhafens unserer Kriegs-Marine den in Dienst gestellten Schiffen alle Ressourcen und seiner sonstigen Verhältnisse wegen ausgezeichnete Übungsplätze für Torpedolancierungen, Landungen u. s. w. zu bieten vermag. Fasana zählt daher zu den günstigsten Ankerplätzen, welche eine ausgerüstete Flottenabtheilung für die Zeit der ersten Einübung ihrer Mannschaft wählen kann; aber auch jeder spätere Aufenthalt daselbst oder in Pola wird von den Eingeschifften stets freudig begrüßt: Haus und Familie, geselliger Verkehr, das Marine-Casino und Bibliotheken sind in Pola concentriert, die hiedurch gebotene Erholung oder

Erheiterung ist nach dem angestrengten Tagesdienst ebenso erwünscht als opportun. Gute Lebensmittel, die Eisenbahn-Postverbindung mit dem Binnenland und die Uniformierungs-Anstalten müssen gleichfalls zu den Attractionskräften gezählt werden, denen zufolge mancher oftmals nach Pola gravitiert.

Parallel zur Küste, unweit der Ortschaft Fasana beginnend, liegen sechs Bojen, die erste ist für »Kronprinz Erzherzog Rudolf« freigelassen worden, an der nächsten ist »Custoza« vertäut, welche die Flagge des Commandanten der 2. Division führt, dann folgen die übrigen vier Panzerschiffe der Escadre. Zwischen der Bojenreihe und der Küste haben »Lussin«, »Trabant«, »Komet« und »Panther« geankert, die Torpedoboote sind in Pola zurückgeblieben.

Bald nach zwei Uhr nachmittags kommt »Rudolf« mit der Viceadmirals-Flagge am Masttope bei der Insel Girolamo in Sicht und wendet nach kurzer Zeit in den Canal; »Custoza« leistet den Geschützsalut mit 15 Schüssen, welchen »Rudolf« mit 13 Schüssen erwidert, alle Schiffe haben ihre Mannschaften an die Salutstationen beordert. »Lussin«, der freien Boje zunächst liegend, sendet ein Boot ab, dem Flaggenschiffe das Ende (Tau) an die Boje zu bringen, damit es von der Mühe, selbst das nothwendige Boot zu streichen, enthoben sei. Sobald »Rudolf« seine Vertäuarbeit beendet hat, kommen der Divisions-Commandant und die Schiffs-Commandanten zur Meldung an Bord.

Die Escadre ist nunmehr vereinigt, der Escadredienst beginnt mit dem Signale des Flaggenschiffes: »Man ruft zum Befehle.« Jedes Schiff entsendet hierauf ein Boot mit einem Seecadetten zum »Rudolf«, den Escadrecommando-Befehl abzuholen, welcher den taktischen Verband und die allgemeinen Normen für den Dienstbetrieb der Escadre festsetzt: »Rudolf«, »Stephanie« und »Tegetthoff« bilden die 1., »Custoza«, »Don Juan« und »Prinz Eugen« die 2. schwere Division, »Lussin« ist Repetiteur und hat als solcher alle Signale des Flaggenschiffes zu wiederholen, aus den übrigen Schiffen und den Torpedobooten wird eine Torpedoflottille zusammengestellt.

Kurz nach sieben Uhr abends hisst »Rudolf« einen blaugelben Wimpel, das sogenannte Ausführungssignal, als Aviso für

das bevorstehende feierliche Einholen der k. und k. Flagge, welches mit Sonnenuntergang von allen Schiffen gleichzeitig zu erfolgen hat. Ein Hornsignal ruft überall die Wache — das Postenquantum — unter Gewehr, auf »Rudolf« begibt sich auch die eingeschiffte Musikabtheilung auf das Achterdeck; Steuerleute eilen an die Flaggenleinen und nehmen die Kappe ab, Bootsführer klettern in die im Wasser befindlichen Boote, da diese des Sonntags wegen gleichfalls ihre Flaggen führen. Nach einigen Minuten ruft der Wachofficier: »Posten fertig!«, der Hornist bläst das hiefür festgesetzte Signal, die Posten nehmen ihre Gewehre von der Schulter und laden sie mit blinden Patronen. Im Augenblicke des Verschwindens des oberen Sonnenrandes am westlichen Horizonte wird das Ausführungssignal heruntergeholt, von den Commandobrücken rufen die Signalgasten »Einholen!«; die Wachofficiere commandieren hierauf »Feuer!«, die Posten schießen ihre Gewehre ab, die Musik schlägt ein und spielt die Volkshymne, die Hornisten blasen Generalmarsch; Alles wendet sich der Heckflagge zu und salutiert, während diese langsam und feierlich längs des Flaggenstockes hereingeholt wird. Nach dem Generalmarsche blasen die Hornisten zum Gebet, auf »Rudolf« spielt die Musik, nach den hehren Klängen unserer Volkshymne, noch Himmels melodiöses »Gebet vor der Schlacht« und weithin dringen die vollen Töne über die ruhige See. Die Commandoflaggen und Wimpel werden gleichzeitig mit dem Einholen der Heckflagge gegen ältere und kleinere ausgewechselt, da solche nachtsüber genügen, von den Masten der Flaggenschiffe schimmern durch die beginnende Dämmerung die Admiralslichter.

Die mit dem Hissen und Einholen der Kriegsflagge verbundene Feierlichkeit ist außerordentlich erhebend; sie ist der Wichtigkeit der Flagge angepasst, welche auch in den kernigen Worten des Dienstreglements: »sie sei das Symbol des Vaterlandes, das rühmliche Pfand des Vertrauens, das der Monarch in die Tapferkeit seiner Krieger setzt«, zum Ausdrucke kommt. Jedermann, der das Achterdeck betritt, muss die Flagge begrüßen, Boote, welche während des feierlichen Hissens oder Einholens der Flagge sich in der Nähe des Schiffes befinden, stoppen die Ma-

schine oder stellen das Rudern ein, die nicht an den Riemen Sitzenden leisten die militärische Ehrenbezeigung.

Um halb acht Uhr abends ruft der Wachofficier: »Unterdecke räumen!«, der Fallreeps-Unterofficier pfeift ein Signal über der Batterieluke und wiederholt den Befehl, welchen die Inspectionsorgane der Batterie und des Banjerdecks abnehmen und durchführen; die Mannschaft wird auf dem Oberdeck versammelt, damit die als Schlafräume dienenden unteren Decke gelüftet und gefegt werden können. Ist außer den fegenden Matrosen — den Kehrgasten — niemand mehr unten, so melden die Inspections-Cadetten dies dem Wachofficier.

Der kurz vor acht Uhr erfließende Befehl: »Rauchen und Singen einstellen!« ist Vorläufer des Abpurrens, zu welchem die Mannschaft um acht Uhr in Reih und Glied gerufen wird; dem Appell folgt das Dienstverlesen, bei welchem der Profoß die Namen der am nächsten Tage zu speciellen Verrichtungen (Postendienst, Proviantcommission etc.) berufenen Leute aufruft. Hierauf beordert der Wachofficier die dienstfreien Mannschaftsabtheilungen zum Nehmen der Hängematten und unter Deck, das Dienstquartier der ersten Nachtwache bleibt noch angetreten, bis der Quartierführer eine Bootsbemannung und die Fallreepsgasten bestimmt hat.

Behufs nautischer und militärischer Sicherung des Schiffes versieht in regelmäßigem Wechsel stets eine Abtheilung der Mannschaft — im Hafen ein Quartier, in See eine Division — den Deckdienst; die Zeitabschnitte dieses Dienstes werden Wachen genannt und mit speciellen, den Tageszeiten entlehnten Namen bezeichnet. Die Nachmittagswache dauert von 12 bis 4 Uhr, die (erste und zweite) Abendwache von 4 bis 8 Uhr, die erste Nachtwache von 8 Uhr bis Mitternacht; dann folgt die zweite Nachtwache, welche um 4 Uhr früh endet, dieser die Morgenwache bis 8 Uhr, endlich die Vormittagswache bis Mittag.

Im Bordjargon heißt die Abendwache die »Platte« (Plattfußwache), sie verdankt diesen unschönen Namen der Ansammlung zahlreicher Dienstesverrichtungen, die alle Wachorgane zu besonderer Geschäftigkeit und beständigem Auf- und Ablaufen während der Abendstunden zwingen. Die zweite Nachtwache wird »Hunds-

wache« (bei der kaiserlich deutschen Marine Hundewache) genannt — ob sie ihren Namen von der Thatsache ableitet, dass von Mitternacht an im allgemeinen nur die Haus- und Hofhunde Wache halten, die Menschen aber der Ruhe pflegen, oder ob das Abweichen von dieser Gepflogenheit ihr die ebenso alte als wenig schmeichelhafte Bezeichnung verschaffte, mag dahingestellt bleiben. Die Morgenwache heißt »Diana« und dürfte diese Bezeichnung vom lateinischen »dies« (Tag) stammen, weil in ihren Verlauf der Tagesanbruch fällt; alle anderen Wachen haben merkwürdigerweise keinen traditionellen Scherznamen. — »Die erste Nachtwache sollte man eigentlich die ‚Endlose' nennen«, meint der ihr eben entgegensehende Seecadet im Contrecarré (der Cadettenmesse), »sie will scheinbar nie aufhören und zieht sich ganz schauerlich in die Länge«; er fällt aber mit seinem Antrage durch, da die berührte Eigenschaft nach Ansicht seiner Kameraden alle Wachen gleichartig auszeichnet.

Um halb neun Uhr beginnt der Zapfenstreich auf dem Flaggenschiffe; die Musik spielt drei Tonstücke, meistens Tänze, Märsche und Lieder, achter promeniert der Stab, auf dem Vordecke drehen sich tanzende Paare munter zu den heiteren Weisen; während der Musikpausen bläst der Hornist das Retraite-Signal.

Kurz vor neun Uhr wird auf allen Schiffen der Escadre das Postenquantum unter Gewehr gerufen, die Hornisten beginnen die Retraite zu blasen: der eine gefühlvoll, der andere selbstbewusst; der dritte beeilt sich, rechtzeitig fertig zu werden, denn Schlag neun Uhr löst das Flaggenschiff aus einer Schnellfeuer-Kanone den Abendschuss, worauf abzublasen ist. Durch die tiefe Stille der Nacht dringen dann noch vom »Rudolf« die Klänge der Volkshymne, sind auch diese verstummt, so wird die Ruhe nur mehr durch das Stundenschlagen der Schiffsglocken und die Rufe der Posten unterbrochen.

Nach dem Abblasen der Retraite wird »Runde und Dienstquartier antreten!« gerufen, worauf in der Batterie (bei ungedeckten Schiffen auf Deck) der daselbst Inspection habende Seecadet, der Profoß und der Piquet-Unterofficier den Inspections-Officier erwarten. Dieser führt die Generalrunde und überzeugt sich, dass alle Feuer

gelöscht wurden, alle Laternen verschlossen, die Hängematten aufgehängt und sämmtliche Schiffsräumlichkeiten in Ordnung sind. Alle Dienstorgane empfangen und begleiten in ihrem Bereiche diese Runde, deren Ergebnis dem Commandanten zur Kenntnis gebracht wird.

Um zehn Uhr folgt die Feuerrunde, welche an geraden Monatstagen der Profoß, an ungeraden der Geschützmeister führt;

Generalrunde.

außerdem setzt der Gesammt-Detail-Officier drei Nachtstunden fest, zu denen der Wachcadet Visitierrunden durch das ganze Schiff vornimmt. Diese Runden bezwecken eine ständige Controle der Beleuchtung und der Ordnung aller Schiffsräume. Sieht der Rundenführer in einer Cabine Licht, so klopft er an und ruft »Feuer und Licht!«, worauf der Bewohner der Cabine mit »Alles wohl« antwortet; offene Lichter sind zur Vermeidung der Feuersgefahr nur in Messen und in Cabinen gestattet und dies auch nur im Falle der Anwesenheit der Bewohner. Alle übrigen Laternen

sind stets gut verschlossen, ihre Bereitung und Instandhaltung obliegt dem »Piquet«, welches auch die bei Nachtsignalen nothwendigen Feuerwerkskörper handhabt. Nur den Piquet-Matrosen, die unter directer Aufsicht des Piquet-Unterofficiers stehen, ist es gestattet, Laternen anzuzünden und zu reinigen. Die Wichtigkeit und der Umfang dieses Dienstes hat mit der Einführung der elektrischen Beleuchtung bedeutend abgenommen.

In die erste Nachtwache fällt die Entsendung der Boote, welche die ans Land gegangenen Officiere und eventuell beurlaubte Mannschaft abholen, im übrigen verläuft diese Zeit recht ruhig. Noch ruhiger, wenn Wind und Wetter nicht sehr ungeberdig sind, lässt sich die zweite Nachtwache an; in den meisten Fällen beschränkt sie die Thätigkeit der Dienstorgane auf die Runden, das Schlagen der Stunden und den um vier Uhr erfolgenden Wachwechsel des Stabes; das um Mitternacht aufgekommene Quartier versieht seinen Dienst bis zum allgemeinen Auspurren. Jedesmal nachdem die Steuerordonnanz die Stunde schlug, beginnt der am Steuerbord-Fallreep aufgeführte Posten mit dem Ruf »Alles wohl!«, den die anderen Posten wiederholen. Unermüdlich promeniert der Wachofficier auf dem Steuerbord-Achterdeck, sieht nach Wind und Wetter und denkt — vier Stunden lang, bis ihn der Diana-Officier ablöst; nach Übergabe der auf den laufenden Dienst bezughabenden Verfügungen begibt sich der Abgelöste schleunigst unter Deck: »Gute Nacht!«

Fröstelnd und unausgeschlafen studiert der neue Wachofficier das Übergabsbuch des Gesammt-Detail-Officiers: »Herr Cadet, um halb fünf Uhr Auspurren!« »Jawohl, Herr Schiffsfähnrich.«

Postenquantum und Piquet werden rechtzeitig geweckt, in der Cabine des Profoßen wird es licht; um halb fünf Uhr bläst der Hornist die Reveille, dann hört man auf allen Decken ein langgezogenes Pfeifensignal — wenig sympathisch durch seinen Zweck — »Alle Mann auspurren!« Die Inspections-Cadetten und -Unterofficiere wecken die Säumigen, Alles springt aus den Hängematten, kleidet sich an, löst die Hängematten von den Haken und rollt sie auf; zwischen hinein hört man den tiefen Bass des Profoßen:

»Mir scheint, Sie wollen noch einmal einschlafen!« »Picinich, muovi te!« (»Beeile Dich!«).

Fünfzehn Minuten nach dem Auspurrbefehle tritt die Mannschaft auf Deck an, der Wachofficier visitiert die Hängematten; so einfach deren Aufrollen scheint, braucht es dennoch einige Zeit, ehe die Neulinge kunstgerecht geschnürte Formen zusammenbringen. Eine geräth zu kurz und dick, die zweite zu lang, die Hängematte des Picinich sieht gerade so aus, wie ihr verschlafener Besitzer,

»Alle Mann schaffen!«

alle diese Monstra müssen unter Aufsicht des Gruppenführers neuerdings und besser gerollt werden. Durch die Batterieluke strömt ein behaglicher Kaffeegeruch auf Deck und vorlautes Geklapper der Backgeräthe bei der Kambüse (der Küche) macht sich vernehmlich: »Ruhe in der Batterie!« ruft unten der Profoß.

Um 5 Uhr wird zum Frühstück, welchem eine halbe Stunde eingeräumt ist, gepfiffen: »Alle Mann schaffen!« Die Matrosen setzen sich backweise um das Tischtuch, der Backgast vertheilt den dampfenden schwarzen Kaffee und das Brot; nach und nach bilden sich plaudernde Gruppen und rasch wird noch eine Cigarette gedreht,

damit auch dieser Genuss beendet sei, ehe die Frühstückszeit verstrichen ist.

Besucher unserer Kriegsschiffe wundern sich oftmals, niemand Tabak kauen zu sehen; man ist ja im Binnenlande vielfach der Ansicht, dass zum Seemann der Kautabak gehöre. Unsere Matrosen ziehen die selbstgerollte Cigarette jedem anderen Tabakgenusse vor, obschon auch Cigarren und kurze, mit Deckeln versehene Pfeifen gestattet sind; nur in den langen Freistunden der Sonntag-Nachmittage — und auch da recht spärlich — taucht die »Virginia« auf.

Zu Ende der Frühstückszeit ruft der Fallreeps-Unterofficier »Esszeug räumen!« und unmittelbar darauf der Bootsmann »Alle Mann Wäsche waschen!« Jeden Montag und Freitag wird die am Vortage gegen reine Stücke ausgewechselte Leibwäsche durch ihre Eigenthümer selbst gewaschen, dann über dem Vordeck auf Tauen befestigt und mit diesen zum Trocknen gehisst. Die Mehrzahl der Waschenden versammelt sich zunächst der großen, mit Seewasser gefüllten Baljen; dazwischen sieht man auch ängstlich bewachte kleinere Wassergefäße mit aufgespartem Süßwasser, welches dem glücklichen Besitzer das Reinwaschen erleichtert.

Die streng überwachte Reinlichkeit der Schiffe und die Art der Erziehung unserer Matrosen flößt diesen ein besonderes Verständnis für reine und tadellose Kleidung ein. Allerdings muss bei den Neulingen ebenso oft gegen übertriebene Eitelkeit, welche Abänderungen des vorgeschriebenen Schnittes anstrebt, als gegen angeborenen oder anerzogenen Mangel an Reinlichkeitsgefühl angekämpft werden; doch wird durch stete Aufsicht und die Einrichtung, dass Kleider und Wäsche Eigenthum des Mannes sind, sein Nichtauslangen mit dem ausgeworfenen Montursgelde den Ankauf der benöthigten Stücke aus der Löhnung nach sich zieht, eine durchaus zufriedenstellende, auffallend nette Adjustierung erzielt.

Bald nach Beginn des Wäschewaschens wird das Proviantboot abgesandt, welches gewöhnlich das erste nach außen sichtbare Lebenszeichen eines im Hafen liegenden Schiffes ist; Stabskoch und Proviantmeister eilen ans Land, damit sie noch rechtzeitig mit den Frühstücksartikeln zurück sein können, denn um

$7^1/_2$ Uhr morgens sollen schon Thee und Kaffee in den verschiedenen Messen bereit stehen, nach 8 Uhr muss die Fleischration den Mannschaftsbacken vertheilt werden.

An das Wäschewaschen reiht sich die Scheuerung der Decke, zu welcher die kräftigen Schiffspumpen das Wasser heraufbefördern. Matrosen mit Pützen eilen geschäftig hin und her, Wasser über das Deck gießend, welches mit langgestielten großen Bürsten gerieben wird; vergeblich sucht der Wachofficier ein Plätzchen, wo er vor der Überschwemmung geschützt wäre. Der reichlichen Wasserspülung folgt das Trocknen mit Kautschukplatten, die zwischen zwei Holzbacken eingespannt sind, ebenfalls an langen Stielen gehandhabt werden und das zurückgebliebene Wasser abstreifen; die Thätigkeit der Trockner ergänzen Matrosen mit Schwabbern (Bündeln aufgedrehten Taues), welche wie ein ausgedrückter Schwamm wirken. Die Bootsführer reinigen ihre Boote; jedes, selbst das kleinste Fleckchen auf dem Anstriche wird mit Seife oder Sand entfernt, damit das Schiff in allen Theilen vor kritischen Blicken bestehen könne und die Deckplanken in leuchtender Weiße seine Zierde seien; denn peinlichste Reinlichkeit und Sauberkeit sind ein Kennzeichen strammer Disciplin, welches auch auf eine tüchtige und arbeitsame Mannschaft schließen lässt. Bevor das Wasser gänzlich vom Oberdeck verschwindet, erfolgt noch das Commando »Alle Mann sich waschen!«, und halb entkleidet, ob schön, ob Regen, unterzieht sich die Mannschaft einer gründlichen körperlichen Reinigung.

Kurz nach sieben Uhr signalisiert das Flaggenschiff die Art der anzulegenden Tageskleider, die sich nach den Jahreszeiten und herrschenden Witterungsverhältnissen richten. Die Schiffe beordern nun ihre Mannschaft divisionsweise zum Umziehen, die Kleidersäcke werden auf Deck gebracht, es beginnt die Toilette; die Schuhe werden gewichst und die Nachtkleider, welche aus den ältesten Montursstücken des Mannes bestehen, gegen das zweite und bessere Spiel, die Tageskleider, oder gegen leinene Arbeitskleider umgetauscht; zum Schlusse kommen noch Kamm und Spiegel an die Reihe. Um acht Uhr wird die k. und k. Flagge unter Einhaltung des beim Sonnenuntergang beschriebenen Cere-

moniells gehisst, doch entfällt das Hornsignal »zum Gebet!« und das diesem entsprechende Musikstück.

An das feierliche Flaggehissen schließen sich der Wechsel der den Postendienst versehenden Wachabtheilungen und der im Deckdienste befindlichen Division; bei der Fleischvertheilung, welche bald darauf in Gegenwart der Proviantcommission stattfindet, binden die Backgasten die Fleischration ihrer Back in kleine, mit Nummern versehene Netze und legen diese in den allgemeinen Suppenkessel.

Während der Metallreinigung werden alle blanken Metall- und Eisentheile der Geschütze und des Schiffskörpers, sowie die Handwaffen durch die hiezu rollengemäß vertheilte Mannschaft gereinigt, die älteren Unterofficiere belehren und überwachen, der Bootsmann mahnt zur Vorsicht, damit kein Öltröpfchen das reine Deck verunstalte; die Vormeister der Geschütze polieren deren Theile mit der liebevollen Sorgfalt eines väterlichen Beschützers, Handhaben und Beschläge glitzern und gleißen alsbald im Lichte der steigenden Sonne.

Nach beendeter Metallreinigung tritt die Mannschaft an, die Quartier-Commandanten visitieren die Adjustierung ihrer Leute, der Gesammt-Detail-Officier besichtigt die Schiffsräume. Beim gleichzeitig stattfindenden Rapport ordnet der Profoß die zu diesem erscheinende Mannschaft, worauf der Gesammt-Detail-Officier jeden Einzelnen anhört, Schuldige rügt oder bestraft, begründeten Bitten und Beschwerden Folge gibt; liegt solchen nicht eine Geringfügigkeit zu Grunde oder erheischt irgend eine Übertretung strengere Ahndung, so werden die Betreffenden dem Commandanten vorgeführt. Vorher nimmt noch der Gesammt-Detail-Officier die Meldung der Abtheilungsofficiere über das Ergebnis der Quartiervisite entgegen.

»Herr Corvettencapitän, ich melde gehorsamst, dass der Matrose Picinich seine Schuhe nicht gut geputzt und seine Messerschnur verloren hat.« — »Schon wieder der Picinich! Profoß, merken Sie den Mann vor, er bleibt zwei Tage ohne Wein.«

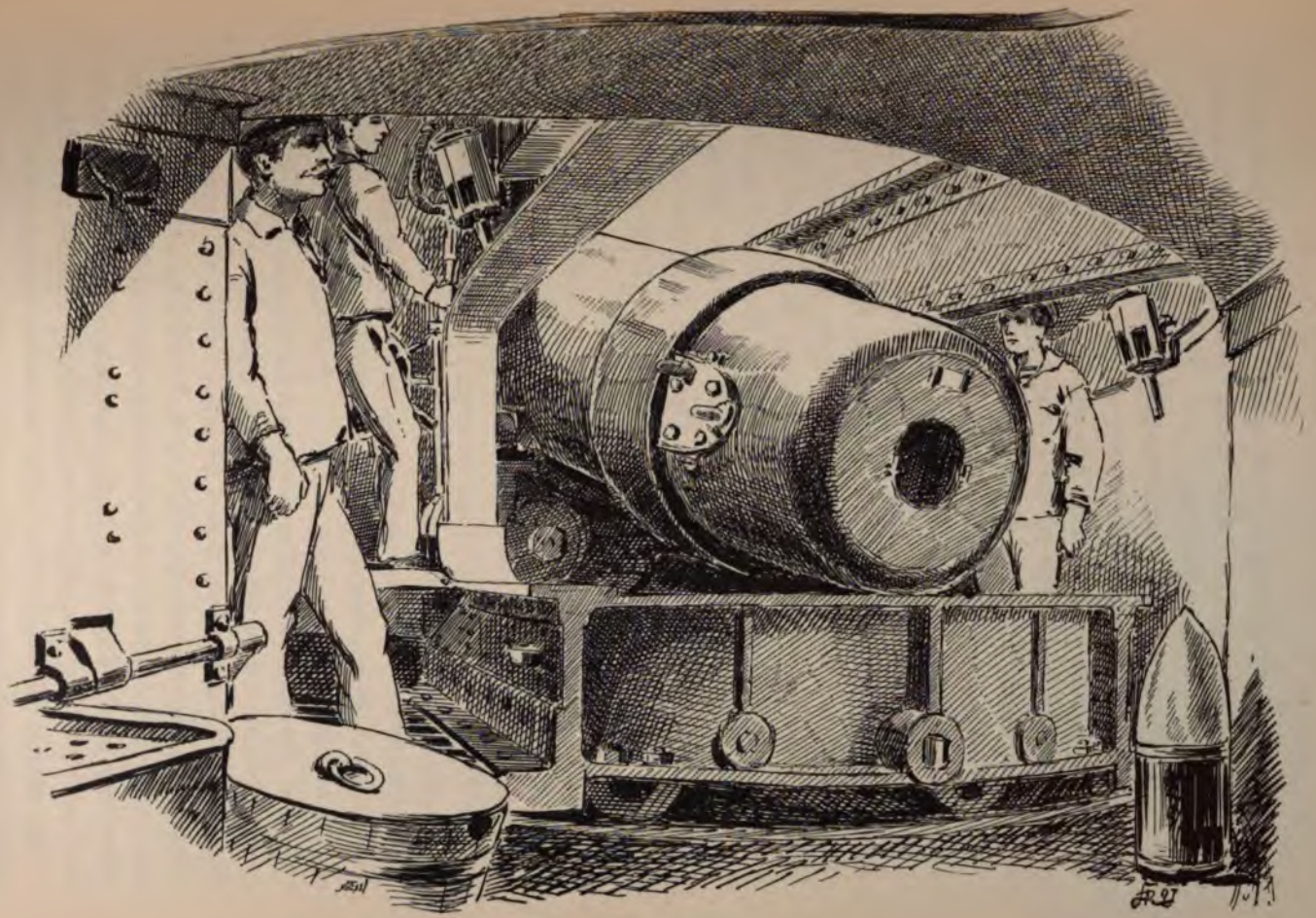
Nach beendeter Schiffs- und Personalvisitierung erstattet der Gesammt-Detail-Officier dem Schiffs-Commandanten die bezughabende

Meldung, führt eventuell den Rapport vor und erbittet die Befehle für die Art der Schulen und Exercitien, welche im Laufe des Vormittags stattzufinden haben.

Auf den Schultern des Commandanten liegt die bedeutende Verantwortlichkeit für die Erhaltung und Führung des einen Wert von manchmal mehreren Millionen Gulden repräsentierenden Schiffes, für die Leitung und kriegstüchtige Ausbildung der vielköpfigen Bemannung, sowie für den correcten Dienstbetrieb. Es ist daher erklärlich, dass die Stellung des Commandanten eine ganz eigenartige und — der Größe ihres Wirkungskreises entsprechend — durch alle militärischen Vorschriften gehobene ist; bestimmte Etikette-regeln umgeben seine Person mit mannigfachen Würden und Ehren. Dem Commandanten muss bei jeder Begegnung der militärische Gruß geleistet werden, während dieser für die übrigen Officiere des Schiffes auf das erste Zusammentreffen am Morgen beschränkt ist; betritt er irgend ein Deck, so ist die betreffende Seite sofort von allen zu verlassen; er hält Tafel für sich allein, besitzt ein nur für seinen Gebrauch bestimmtes Boot (Gigg) und eine geräumige Wohnung.

Die complicierten Einrichtungen und zahlreichen Waffen moderner Schiffe fordern vom Commandanten Scharfblick, reiche Kenntnisse und die Geschicklichkeit, diese nutzbringend anzuwenden; damit die Bemannung ihr Bestes leiste, muss er deren militärischen und seemännischen Geist pflegen, nach dienstlicher Anstrengung die Erholung, mit Bedacht auf die Einförmigkeit des Seelebens Zerstreuung gestatten und fördern.

Der Commandant muss vor allem zur Sicherung der Schlagfertigkeit seines Schiffes anstreben, dass die Ausbildung der Bemannung auf den jedem Einzelnen zugewiesenen Posten den höchsten Grad der Vollendung erreiche; in diesem Sinn ordnet er die Art der Exercitien und Schulen an, wenn diese nicht ohnehin schon durch die Wochenordnung oder Detailbefehle seiner Vorgesetzten fixiert sind. Für die Übung, Unterweisung und Belehrung der Mannschaft räumt das Reglement die Zeit von 10 bis $^1/_2$12 Uhr vormittags und von 2 bis $^3/_4$5 Uhr nachmittags ein, im Winter endet jedoch die Nachmittagsschule schon um $^3/_4$4 Uhr; die Vor-



Im Geschützthurme.

mittagsstunden werden zumeist der artilleristischen Armierung, die Nachmittagsstunden den Handwaffen, Booten und allgemeinen Bildungsgegenständen gewidmet.

»Batterie bemannt!« Der Hornist bläst zweimal Vergatterung, im Laufschritt eilen die Bemannungen der Geschütze zu ihren Posten, die Torpedisten in die Lancierräume; während diese mit dem Exercieren beginnen, wird die übrige Mannschaft in ihren Verrichtungen beim Gefechtsalarm unterwiesen.

Die Bedienung der Geschütze ist heute eine außerordentlich vereinfachte und der Mannschaft binnen kurzer Zeit geläufig; technische Fortschritte ermöglichen das Auslangen mit einer bemerkenswert kleinen Zahl von Bedienungsnummern und mit weniger Verrichtungen, als solche bei älteren Kanonen nothwendig waren. Während die Hauptgeschütze der »Custoza« je 19 Mann brauchen, sind bei jedem Thurmgeschütze des »Kronprinz Erzherzog Rudolf« nur fünf Mann eingetheilt; hier dreht der Vormeister die monströse 30·5 *cm*-Kanone sammt Lafette und Plattform durch Stellen eines Umsteuerungshebels, bei den 18 *cm*-Kanonen der »Habsburg« zogen zehn Mann an den Backstaljen, die Zahnradbacksung auf »Custoza« beansprucht acht Mann zu ihrer Bethätigung. Auf Casemattschiffen wird die gewichtige Munition mit Flaschenzügen, auf Gleitschienen hängend, zum Bodenstücke der Kanone gebracht und dann mit Handkraft in die Ladeöffnung geschoben; bei den Thurmgeschützen hebt hydraulische oder elektrische Kraftübertragung die Ladung im Munitionsschachte bis zur Kanone, hydraulische oder pneumatische Kraft bethätigt auch den Setzer, welcher Geschoss und Pulverladung in das Rohr befördert.

Auf den Batterieschiffen bietet das Exercieren mit den nebeneinander aufgestellten Geschützen einen prächtigen Anblick; mehr als hundert Mann stehen bewegungslos neben den Kanonen, bis die Ausführung eines Commandos Leben in das Bild bringt. Den Winken und Zurufen der Vormeister entsprechend, stürzt sich die Bedienungsmannschaft an die Backsvorrichtung oder bewirkt die Höhenrichtung des Rohres, Munitionszuträger eilen geschäftig hin und her. »Halt!« — ein kurzes Hornsignal — alle verharren regungslos in ihrer augenblicklichen Positur: der Batterie-Commandant ordnet mit lauter

Stimme die Feuerart an, befiehlt dann »Vorwärts!« und neuerdings ist das rührige Treiben entfesselt. Die getrennte Aufstellung der Geschütze auf modernen Schiffen verlegt diese Bilder in das Innere der Thürme und Reduits; Splitterschotte und Schutzschirme entziehen sie auch sonst dem Beobachter. Die vereinfachte Geschützbedienung verringert aber nicht nur die sichtbare Thätigkeit, sondern verschiebt auch den bei der Ausbildung althergebrachten Vorgang; der theoretische Unterricht, Übungen im Distanzschätzen und Zielen beanspruchen den größten Theil der Schulzeit, das eigentliche Exercieren der Geschützabtheilungen tritt zurück, es verschwindet wieder ein schönes, traditionelles Bild, welches gleich manchem anderen dem Fortschritte weichen musste.

Um elf Uhr wird die Unterweisung der Mannschaft durch eine kurze Ruhepause unterbrochen und gleichzeitig die Proviantcommission zur Austheilung von Brot und Wein gerufen; eine halbe Stunde später enden die Vormittagsschulen, die Backgasten hängen alle Tische, an welchen die Mannschaft ihre Mittagsmahlzeit einnimmt, in der Batterie auf.

Kurz vor zwölf Uhr hisst das Flaggenschiff das Mittagssignal, die Postenabtheilungen treten unter Gewehr, alle Unterofficiere der im Deckdienste stehenden Quartiere versammeln sich mit ihren Pfeifchen bei den Luken des Oberdecks, die Backgasten tragen Wein und Brot zu den Tischen. Genau um zwölf Uhr (im Hafen mittlerer, in See astronomischer Ortszeit) wird das Mittagssignal eingeholt, an den Schiffsglocken werden acht Glas geschlagen, die Hornisten blasen »zum Gebet«; ist dieses beendet und abgeblasen, so fallen alle Unterofficiere in ein langes Pfeifensignal ein, dann ruft der Bootsmann: »Alle Mann Schaffen!«

Während der Mittagszeit wird den »Bumbooten« das Anlegen gestattet; die Verkäufer kommen auf Deck und breiten ihre verschiedenen Artikel (Obst, Tabak, Nähzeug, Briefpapier u. dgl. m.) in verlockender Gruppierung aus. Dem Profoßen obliegt die Controle der Preise und Qualitäten, nicht entsprechende oder verbotene Artikel (geistige Getränke) weist er zurück.

Die Mittagsmahlzeit der Mannschaft besteht aus Brot, einer Weinration, einer kraftvollen Suppe und einer Fleischportion; vier-

mal in der Woche werden der Suppe Reis und Erbsen, dreimal Mehlspeise und Fisolen eingekocht; während des Hafenaufenthaltes gelangt an sechs Tagen der Woche frisches Fleisch, am Dienstag gepökeltes Fleisch mit Sauerkraut-Conserve zur Vertheilung; Schiffszwieback ersetzt am Montag das frische Brot. Vor Beginn des »Schaffens«, mit welchem Namen das Einnehmen der Mahlzeiten

Bumboote.

bezeichnet wird, bringt der Unterofficier der Proviantcommission dem Wachofficier Suppe und Fleisch, Wein und Brot zum Kosten, damit deren tadellose Güte constatiert werden könne. Jede Tischgesellschaft erhält in ihren Backeimern die Suppe zugemessen und das im Netze verwahrte Fleisch; Wein und Brot werden zuerst vertheilt. Die reichliche Mahlzeit mundet vortrefflich, nicht nur der angestrengten physischen Thätigkeit am Bord und der kräftigen,

appetitreizenden Seeluft wegen, sondern auch dank ihrer unbestrittenen Güte. Zu gleicher Zeit servieren die Diener die Mittagsmahlzeit in den Messen. An der Officierstafel des »Kronprinz Erzherzog Rudolf« geht es heute lebhaft zu; der dem Flaggenstabe zugetheilte Schiffslieutenant beharrt auf dem Kant'schen Satze, dass alle Anordnungen der Natur zu irgend einer Absicht gut seien, und entfesselt damit einen wahren Ansturm gegentheiliger Meinungen, dem erst der vortrefflich gelungene Braten ein Ziel setzt. Auch in den Messen der Seecadetten, der Maschinenleiter und der Unterofficiere, welche gleich der Officiersmesse für gemeinsamen Aufenthalt und die gemeinsamen Mahlzeiten der betreffenden Gruppen dienen, wechseln Rede und Gegenrede; die Seecadetten debattieren über den letzten Fasching, der jüngste Maschinenleiter erzählt seine Erlebnisse in Japan, Bootsmann und Profoß klagen über die theueren Zeiten.

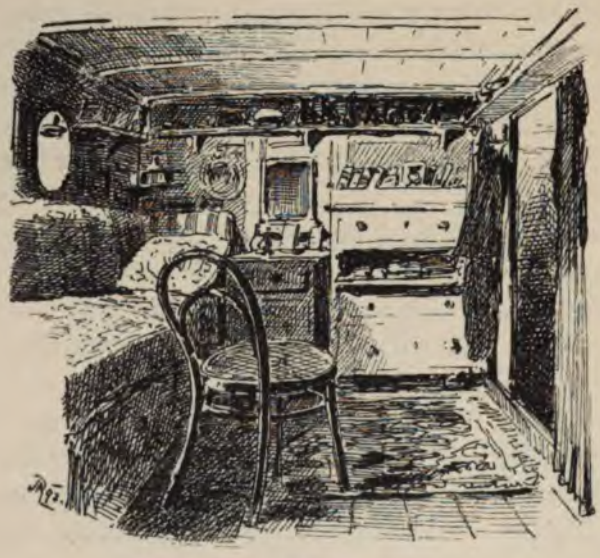
Der Commandant speist in seiner Kajüte allein, auf Flaggenschiffen mit dem Stabs-Chef an der Admiralstafel.

Die Wohnräume des Admirals, des Stabs-Chefs und des Commandanten werden Kajüten genannt, jeder zum Schiffs- oder Flaggenstabe gehörige Seeofficier, Geistliche, Auditor, Arzt oder Beamte besitzt eine Cabine für sich. Mit Geschmack ausgestattet, ist sie ein buen retiro, ein Ruheplatz ihres Eigenthümers, der daselbst die Sorgen des Dienstes vergisst und Erholung findet; Teppiche, Bücher und Bilder, manches Andenken an die ferne Familie, erhöhen die Behaglichkeit, verschönern das bescheidene Heim.

Die Thüre zur Cabine des Corvetten-Arztes steht offen, durch das Fensterchen an der Wand dringt ein heiterer Sonnenstrahl und vergoldet mit seinem Lichte das Sanctuarium des kleinen Raumes: ein Mädchenporträt! Rahmen und Bild verziert ein duftiges indisches Gewebe und auf dem Tischchen liegt ein aufgeschlagenes Buch; der Mittagstisch unterbrach die begonnene Lectüre.

Ist die Cabine auch klein und eng, so bleibt sie doch eine große Annehmlichkeit, nach welcher die Seecadetten sehnsüchtig ausblicken; das Schlafen in der Hängematte, die bei Seegang den Bewegungen des Schiffes nachgibt und daher dem Cabinenbette vorzuziehen ist, trägt hiezu weniger bei, als das Bedürfnis nach

einem Raum, in welchem man sich dem engen — in der Cadetten messe wahrhaft beengten — Zusammenleben entziehen kann, sobald der Dienst dies gestattet und das Bedürfnis darnach rege wird. Bewahrt man auch den Cadettenjahren als Zeiten frischer, fröhlicher Jugendlust und heiteren Übermuthes immerdar eine liebevolle Erinnerung, so quittiert doch der kürzlich avancierte Schiffsfähnrich, der Bürden uneingedenk, welche ihm die neue Würde einträgt, seine erste Cabine mit besonderer Befriedigung.



Officierscabine.

Die Härten des Seedienstes, welche die Gewohnheit theilweise der Wahrnehmung entschwinden lässt, werden mangels jeglicher Bequemlichkeit im Contrecarré dem Seecadetten trotz seiner jugendlichen Widerstandskraft oftmals in erhöhtem Maße fühlbar, doch immer nur für den Augenblick; die angeblich alles nivellierende Zeit lässt erfreulicherweise nur das Unangenehme und Böse dem Vergessen anheimfallen, das Gute und Angenehme wurzelt tief im Herzen und lässt sich nur schwer aus der Erinnerung löschen.

Während die Backgasten die geleerten Schüsseln und das Esszeug reinigen, nützt die Mannschaft ihre Mittags-Freistunden

aus, der Cigarette folgt ein Schläfchen auf den harten Deckplanken; die Kappe, eine Taurolle oder das Taschentuch ersetzt den Kopfpolster, das Ruhebedürfnis überwiegt in diesem Falle das menschliche Bequemlichkeitsgefühl. Um $^1/_2 2$ Uhr wird die mittlerweile trocken gewordene Wäsche gestrichen und nach Visitierung durch die Quartier-Cadetten und -Unterofficiere in den Kleidersäcken versorgt; schlecht gewaschene Stücke — als solche übrigens eine Seltenheit — sind am nächsten Tage neuerlich zu waschen.

Um 2 Uhr beginnt wieder der Unterricht, eine Division bemannt alle Ruderboote, die andere hält unter der Aufsicht ihrer Officiere Schule über das Dienstreglement.

Die Ruderübung leitet der Manöver-Officier, in jedem Boote commandiert ein Seecadet. Abgesehen von dem kräftigenden Werte des Ruderns bietet dieses, dann das Segeln und Manövrieren mit Booten einen nicht zu unterschätzenden Ersatz der bei modernen Schiffen entfallenden Takelage; denn Ausdauer, Gelenkigkeit und Findigkeit sind den Matrosen auch auf solchen Schiffen vonnöthen. Das exacte Rudern ist ein Zeichen tüchtiger Ausbildung, das ausdauernde Rudern Übungssache; ein von gut geschulter Bemannung gerudertes, pfeilschnell durch das Wasser schießendes Boot ist nicht nur ein hübsches Bild, es gereicht auch seinem Schiffe zur Ehre.

Den Kern der Unterweisung im Rudern bilden das taktmäßige Ausholen mit dem Riemen und dessen gleichmäßiges und kräftiges Ziehen durch das Wasser; doch muss auch das Bereiten der im Boote gelagerten Ruder (»Riemen klar!«), deren Einlegen in die — Rojdullen genannten — Ausschnitte der Bootswand (»Riemen platt!«), das Versorgen der Ruder vor dem Anlegen des Bootes (»Gerojt!«) in Ordnung und präcise geschehen; beim »Streichen« wird der Riemen in verkehrter Richtung gehandhabt, wodurch das Moment des Bootes aufgehalten oder diesem eine Bewegung in entgegengesetztem Sinn — »über das Steuer« (»über Heck«) — ertheilt werden kann.

Die große Zahl der Begrüßungsarten zur See umfasst auch den Salut im Boote, bei welchem die Ruder entweder wagerecht in den Rojdullen liegen (»Riemen platt!«) oder aus diesen gehoben und senkrecht aufgestellt werden (»Riemen auf!«). Der erstgenannte

Salut wird den Stabsofficieren geleistet, für Flaggenofficiere »Riemen auf!« befohlen; zur Begrüßung Allerhöchster und Höchster Herrschaften wird »Riemen auf!« und »Auf!« commandiert, die Rojgasten (an den Riemen sitzenden Leute) stellen sich mit dem Gesichte gegen den rückwärtigen Theil des Bootes auf und halten die erhobenen Riemen gerade vor dem Körper. Der letztgenannte Bootstheil, die »Achterkammer«, ist zur Aufnahme der das Boot benützenden Personen bestimmt, welche den militärischen Gruß entweder sitzen bleibend oder aufstehend leisten, wofür die Charge des zu Grüßenden und jene des im eigenen Boote befindlichen

Segelnde Boote.

Rangshöchsten maßgebend sind. Auf die bezüglichen subtilen Unterscheidungen kann an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden — wem die Durchsicht des Buches Lust und Liebe zum Seemannsberuf erweckte, dem steht deren Erläuterung beim Dienstreglement-Unterrichte bevor.

Ist die Ausbildung der Bootsbemannungen im Rudern genügend weit fortgeschritten, so folgt das Segeln mit Booten. Alle Boote, die Dampfbarkassen ausgenommen, erhalten eine einfache Takelage; Barkassen, Pinassen und Kutter besitzen zwei Masten, Giggs, Jollboote und Jollen einen Mast; zu jedem Maste gehört ein trapezförmiges Segel. Bewegt sich das Boot mittelst seiner Riemen, so bleiben Masten und Segel in zwei aufrecht stehenden

Gabeln eingelegt; bei längeren Expeditionen oder bei günstigem Winde bietet aber das Verwerten der Besegelung große Vortheile. Der Boots-Commandant ordnet das Einsetzen der Masten und Hissen der Segel mit kurzen Befehlen an, bald darauf gleiten, unter dem Winddrucke schwach auf die Seite geneigt, die leichten Fahrzeuge auf den vom Buge durchschnittenen Wellen dahin.

Das Boots-Commando führen zumeist Seecadetten, seltener Unterofficiere; unter besonderen Umständen können auch Seeofficiere zu diesem Dienste herangezogen werden. In jedem unter Bord seines Schiffes vertäuten Boote befindet sich ein Matrose als »Aufpasser«, welcher die Ausrüstungsgegenstände des Bootes bewacht und verhindern muss, dass es infolge von Wind und Wetter an das Schiff stoße. Das Bemannen eines Bootes erfolgt stets über die Backspieren; dient es zur Beförderung von Standespersonen, so wird es an das Steuerbord-Fallreep gebracht und über den Sitzen der Achterkammer ein Teppich ausgebreitet. Zum Inventar jedes Bootes gehören ein oder zwei Wasserleger, flache Fässchen, die stets mit Trinkwasser gefüllt sein müssen.

Das Dienstreglement begreift alle jene speciellen Vorschriften, Maßnahmen und Usancen in sich, welche der Dienst am Bord der Schiffe und der Verkehr von diesen nach Außen mit sich bringt. Es ist verständlich, dass fast sämmtliche Satzungen des Reglements bei allen Marinen identisch oder zumindest ähnlich sind, für die Leistung der Ehrenbezeigungen, Theilnahme an Festlichkeiten, Abstattung von Besuchen und andere Höflichkeitsregeln aber auf internationalen Gepflogenheiten beruhen. Wenngleich durch den ausgeübten Dienst die meisten Anordnungen des Reglements der Mannschaft geläufig werden, sind ihr doch noch dessen seltener zur Anwendung gelangende Normen und die Einhaltung der gebotenen Form zu lehren; zu den wichtigsten Aufgaben dieses Unterrichtes gehört auch das Eingehen auf den Geist der Vorschrift, damit diese verständlich werde und ein einseitiger Commentar, welcher am Buchstaben klebt oder nur nach persönlichem Empfinden gewählt wurde, vermieden bleibe.

Gegen Ende der Unterrichtszeit ziehen die rudernden Boote immer kleinere Kreise um ihre Schiffe, immer vernehmlicher hört

man am Bord das Taktzählen der Bootscadetten: Eins — Zwe-e-i-i! und das in den Rojdullen beim Drehen der Riemen entstehende Geräusch, bis das Signal »Alle Boote an Bord!« die Beendigung der Rojübung anzeigt. Die Boote kehren nun zum Schiffe zurück; jene, die man für den normalen Dienstbetrieb entbehren kann, werden unter ihre Krahne gebracht und gehisst. Während auf »Kronprinz Rudolf« die Taue der Flaschenzüge, an denen die Boote hängen, knarrend über die Trommel des Dampfspills laufen, müssen die älteren Schiffe ihre Boote mit Handkraft hissen; von der »Custoza« hört man die Commandos »Klar?« — »Straff an!« — »Hisst auf!« herüber, an den Läufern vertheilt, zieht die ganze Bemannung und zu beiden Seiten des Schiffes steigen die Boote — einzeln oder zu zweien, je nach ihrer Größe — vom Wasserspiegel zu der bedeutenden Höhe ihrer Krahne empor.

An beiden Seiten des Schiffes ragen die Backspieren hinaus, lange und runde, oben etwas abgeplattete Hölzer, von denen Jakobsleitern (gewöhnliche Strickleitern, doch will auch die biblische Geschichte in der maritimen Nomenclatur vertreten sein) und einfache Hanger zum Wasserniveau hinabreichen; die Jakobsleitern dienen für den Verkehr der Bootsbemannungen zwischen Schiff und Boot, die Kauschen (Augen) der Hanger für das Anbinden jener Boote, welche im Wasser bleiben. Das Balancieren auf der schmalen, hochgelegenen Backspiere bis zur Jakobsleiter oder von dieser zum Schiff ist anfänglich allen ängstlichen Gemüthern ein Greuel, doch wehe dem, der sich in seiner Furchtsamkeit an das über der Spiere laufende Tau klammert! So lange er dieses nicht benützt, ist es als moralische Stütze von großem Werte, sobald er es aber als physische Stütze gebrauchen will, gibt das seiner Länge wegen biegsame Tau nach, legt sich immer weiter hinaus und oftmals fällt der Hasenfuß zur großen Erheiterung seiner Kameraden in die See, aus dem unfreiwilligen Bade Muth und Belehrung für das nächstemal schöpfend.

Dem Hissen der Boote folgt das divisionsweise Umziehen in Nachtkleider; dienstfreie Officiere und Seecadetten rüsten sich zum Landgange, die Erlaubnis für diesen vom Commandanten, beziehungsweise Gesammt-Detail-Officier, einholend. Um 6 Uhr wird die Proviant-

commission zur Vertheilung der Abendration gerufen, eine Viertelstunde später bläst der Hornist zum »Abendverlesen« dreimal das Signal »Vergatterung«.

Das Abendverlesen dient als Controle, dass niemand unbefugt abwesend, die Mannschaft für die Nacht gehörig gekleidet sei und die Rollen inne habe; dem letztgenannten Zweck entsprechend findet es abwechselnd an den Gefechts-, Brand- und Wasseralarmstationen statt. Kaum ist das Hornsignal verklungen, so eilt die Bemannung des Schiffes an ihre Stationen; Geschütze, Compasse und die Commandogeber auf der Brücke, kurz alle Gegenstände, welche unter nächtlichem Thaufalle leiden könnten, werden mit Persenningen (schwarzgestrichener oder imprägnierter Segelleinwand) zugedeckt. Die Steuermannschaft bereitet die für Signale und Boote erforderlichen Laternen, das Piquet die Signalmunition für den eventuellen Gebrauch. Auf Befehl des Gesammt-Detail-Officiers wird hierauf ein »halber Ruf« geblasen, die Mannschaft nimmt Stellung, wird appelliert und besichtigt; der Gesammt-Detail-Officier macht eine Runde durch das ganze Schiff, empfängt während dieser die Meldungen der Officiere und der Detailführer und erstattet schließlich seine Meldung dem Commandanten.

Nach dem »Abtreten«! wird das Esszeug für die Abendration der Mannschaft bereitet, welcher als Nachtmahl wieder Wein und Brot, zweimal in der Woche Käse, zweimal Fisolensalat und dreimal Kartoffelsalat verabreicht wird. Der Hornist bläst den ersten Theil des Marsches als Zeichen, dass die Officiersmahlzeit bereit stehe — ein Signal, welches scherzhaft »Suppenmarsch« genannt und gerne gehört wird; das Bewusstsein vollbrachten und beendeten Tagewerkes, auf dem Flaggenschiffe wohl auch die Tafelmusik beim Admiralsdiner, verschönert den Abend und seine Freistunden. Auf »Prinz Eugen« erzählt einer der Officiere humorvolle Geschichten, die allgemeine Heiterkeit provociert schließlich beim schwarzen Kaffee ein Capitel »nur für Herren«; auf »Komet« klagt der Gesammt-Detail-Officier über den kleinen Schiffs-Stab und den hieraus entspringenden Mangel einer Tarokpartie.

Die Mannschaft gruppiert sich auf Deck, meist nach ihrer Muttersprache, Lieder und heitere Erzählungen wechseln ab, leb-

hafte Istrianer vergnügen sich mit dem Morraspiele, welches im Errathen der Anzahl gleichzeitig aufgezeigter Finger gipfelt und neben dem Tombolaspiele, dem einzig gestatteten, das einzig geduldete ist; Kartenspiele sind hingegen streng verpönt.

Abend- und Nachtdienst wickeln sich dann in ihrer alltäglichen Gleichförmigkeit ab, doch findet das Auspurren der Mannschaft am Dienstag erst um 5 Uhr statt, weil das Waschen der Leibwäsche entfällt; dem Morgendienste folgt wie immer Metallreinigung und Quartiervisite, bei welcher diesmal auch Picinich ordentlich gekleidet erscheint, da er durch den Entgang seiner Weinration empfindlich berührt wurde.

Als Vormittagsbeschäftigung wird wieder die Batterie bemannt; auf »Custoza« erscheint gegen 11 Uhr der Admiral in der Casematte und sieht dem Unterrichte zu. Mit großem Eifer und bemerkenswerter Schnelligkeit erlernt die beim Geschütz eingetheilte, der deutschen Sprache zumeist nicht mächtige Mannschaft alle die deutschen Benennungen, eine wahre Menge technischer und dienstlicher Ausdrücke.

Bei der am Nachmittage stattfindenden Ruderübung bemannt jene Division die Boote, welche tagszuvor Dienstreglement-Unterricht hatte.

Mittwoch vormittags übt der Gesammt-Detail-Officier eine bisher noch nicht vorgenommene Rolle, das »Verlassen des Schiffes«. Wenn die durch ein großes Leck eindringenden Wassermassen nicht mehr bewältigt werden können oder ein Brand solche Dimensionen erreicht, dass ein Löschen nicht mehr möglich ist und auch keine Flachküste erreicht werden kann, welche freiwilliges Stranden des Schiffes zulässt, so muss sich die Bemannung in Booten zu retten trachten; da aber die Boote für die Aufnahme der gesammten Besatzung nicht ausreichen, wird in aller Eile aus den beweglichen und ablösbaren Holztheilen ein Floß zusammengefügt. Spieren, Reserveriemen, Tische, Bänke, Cabinenthüren, Eimer, leere Fässer und Kisten werden von bestimmten Leuten herbeigeschleppt und mit Tauen zusammengebunden; ein Flaggenstock dient als Mast, ein größeres Stück Segelleinwand als Nothsegel. Stab und Mannschaft sind in den Booten und auf dem Floße vertheilt, das Schiffstagebuch und wichtige Documente, der Inhalt der Schiffscasse, Lebensmittel und Trinkwasser, Bootscompasse und Seekarten, Signal-

Casemattschiff «Custoza»

flaggen und -Bücher, einzelne Gewehre mit Munition und Feuerwerkskörper werden mitgenommen.

Der Trieb der Selbsterhaltung, gesteigert durch äußerste Bedrängnis, vor deren Eintritt sich der Commandant nicht entschließen darf, den Befehl zum Verlassen des Schiffes zu ertheilen, wird in diesem Momente nur durch das Beispiel der Officiere, stramme Disciplin und vorhergegangene oftmalige Übung der mechanischen Verrichtungen der betreffenden Rolle in jenen Schranken der Ordnung bleiben, welche gerade bei einem solchen Unglücksfalle dringend vonnöthen sind. Der Commandant verlässt als Letzter sein Schiff mit dem Bewusstsein, nichts zu dessen Erhaltung verabsäumt und für die Rettung der Bemannung nach bestem Können vorgesorgt zu haben.

Mittwoch nachmittags ist immer Effectenreinigung; die Mannschaft holt hiezu die Kleidersäcke auf Deck, lüftet, reinigt und flickt die Monturen, ordnet die Wäsche. Quartierofficiere und Seecadetten controlieren Märke, Zustand und Anzahl der Effecten, damit ein Verschleudern dieser Gegenstände und Verluste, welche nachlässigem Gebaren entstammen, vermieden bleiben; eines Ersatzes bedürftige Kleidungs- und Wäschestücke werden für die nächste Montursvertheilung in Vormerkung genommen.

Da im Kleidersacke das ganze Besitzthum des Mannes verwahrt ist, versucht es keiner, sich der Effectenreinigung zu entziehen. Zwischen den in große, farbige Sacktücher gebundenen Kleider- und Wäschepäckchen findet sich stets auch eines, das Briefe aus der Heimat und theure Erinnerungszeichen bewahrt; mit liebevoller Sorgfalt aufgehoben, werden diese immer wieder hervorgeholt und betrachtet. Ein aufgeschlagenes Papierblatt, ein rosa Bändchen, wie oft kann es doch Wunder wirken! Dienst und Strapazen treten zurück und machen freundlichen Bildern Platz, in heitere Gedanken versunken kramen und nähen die Matrosen dann stillvergnügt, bis der Ruf »Alle Mann Säcke räumen!« sie wieder in die nüchterne Wirklichkeit des Bordlebens versetzt.

Am Freitag werden fast ausschließlich kriegsmäßige Übungen vorgenommen, die am Vormittag aus Gefechtsalarm und am Nachmittag aus Bootsoperationen bestehen.

Dem Gefechtsalarm geht in Kriegszeiten unbedingt, im Frieden manchmal die Versetzung des Schiffes in den sogenannten Klarschiffszustand voraus. Man bezeichnet mit diesem Namen alle Vorbereitungen und Vorkehrungen, welche die unbehinderte Durchführung eines Gefechtes fördern und einen relativen Schutz gegen das feindliche Feuern bieten. Boote, Bootskrahne und andere Einrichtungsgegenstände, welche im Bestreichungsfelde der eigenen Geschütze liegen, werden aufgetoppt oder entfernt; feuergefährliche, transportable Sachen kommen in die untersten Schiffsräume; Alles, was die Splitterwirkung feindlicher Geschosse vermehren könnte, wird weggeräumt oder mit Splitterschutzvorkehrungen versichert; Hängematten umgeben Commandoplätze, Steuer- und Maschinentelegraphen als Schutz gegen Kleingewehrprojectile; Geschütze und Schnellfeuer-Kanonen erhalten eine bestimmte Bereitschaftsmunition, in die Patronentaschen werden Patronenpäckchen eingelagert.

Wenngleich der im Schiffbaue fortschreitende Ersatz der Holzconstructionen durch Eisen die Feuersgefahr, welche Treffer feindlicher Geschosse verursachen, bedeutend vermindert, so muss doch beim Klarschiff für die sofortige Bekämpfung eines ausgebrochenen Feuers durch Bereitstellung der Pumpen und sonstigen Löschgeräthe vorgesorgt werden; desgleichen müssen auch alle zur Bewältigung eines Wassereinbruches dienenden Vorkehrungen getroffen sein. Wirklich gefechtsbereit ist somit ein Kriegsschiff nur dann, wenn es sich im Klarschiffszustande befindet.

Periodische Übungen des Gefechtsalarmes lehren das nothwendige, präcise Ineinandergreifen der zur Befehlgebung und Leitung berufenen Factoren und versinnlichen die allgemeine Thätigkeit während des Kampfes; für diesen Zweck genügt die Bedienung aller Kampfmittel, das Entfernen der hiebei etwa hinderlichen Gegenstände, endlich das Bereiten und schulmäßige Verwenden jener Einrichtungen, welche zum Löschen von Bränden und zum Bekämpfen eines Leckes systemisiert sind; die Mehrzahl der meist zeitraubenden Klarschiffsarbeiten kann jedoch für gewöhnlich entfallen.

Dies trifft bei dem Scheibenschießen mit Geschützen und bei den Torpedo-Lancierübungen nicht zu; die didaktische Aufgabe der

genannten Übungen — wertvolle Vorbildung für den Ernstfall durch kriegsmäßigen Gebrauch der Waffen — erheischt das Klarschiff, damit wenigstens theilweise den Verhältnissen eines Kampfes Rechnung getragen werde.

Der periodische Gefechtsalarm wird nicht nur am Freitag vormittags, sondern oftmals zu unerwarteter Zeit bei Tag und Nacht geübt. Sobald das Hornsignal »Gefechtsalarm« verklungen ist, kommt lebhafte Bewegung in die ganze Schiffsbemannung, welche an ihre Gefechtsstationen eilt; die beginnende Thätigkeit wird durch das Commando »Halt!« gehemmt, unter lautloser Stille erfolgen die Befehle für die Art der zu verwendenden Munition und die Gefechtsstellung jener Geschütze, die nach beiden Bordseiten feuern können. Auf das Commando »Vorwärts!« trachten alle ihre rollengemäßen Verrichtungen so rasch als möglich zu beenden; die Zeitdauer, welche ein Schiff zur Versetzung in den Zustand des Gefechtsalarmes benöthigt, lässt immerhin einen gewissen, allerdings nicht allein maßgebenden Rückschluss auf die Schlagfertigkeit zu. Einzelne Stiegen werden entfernt und durch Einrichtungen für den Verwundetentransport ersetzt, die anbefohlene Munitionsart gelangt zu den Geschützen; Seitenlichter und solche Deckluken, welche unter dem Bestreichungsfelde der schwereren Kanonen liegen, werden geschlossen, die Torpedo-Lancierapparate bereitgestellt und die Torpedos eingeführt; die Mannschaft nimmt die Handwaffen, schnallt die Riemen mit dem Bajonnette (Revolver, Bordsäbel) und den Munitionstaschen um und deponiert die Gewehre zunächst ihrer Gefechtsstation. Die Meldungen über die hergestellte Gefechtsbereitschaft gelangen bis zum Schiffs-Commandanten; es rapportiert der Gesammt-Detail-Officier über das Schiff, der Artillerie-Officier über die Schiffsartillerie, der Torpedo-Officier über die torpedistische Armierung, der Chefarzt über die Bereitstellung des Verbandplatzes und der leitende Maschinenbeamte über jene der Pumpen und Maschinenräume.

Die sodann erfolgenden Commandos entsprechen den wahrscheinlichsten Phasen eines Kampfes zur See und betreffen zumeist: die Verwendungsart der Geschütze und Lancierapparate, Wechsel in der Munitionsart, Abwehr von Torpedoboots-Angriffen und Ver-

wendung von Schützenabtheilungen gegen feindliche Commandoplätze und ungedeckte Aufstellungen, Löschen supponierter Brände durch die Löschabtheilungen und Bekämpfung eines Leckes während des aufrecht erhaltenen Artilleriekampfes, endlich dessen zeitliche Unterbrechung mit der Annahme, dass zur Bewältigung eines größeren Brandes oder Wassereinbruches die gesammte Mannschaft vorübergehend herangezogen werden muss.

Die kriegsmäßigen Übungen mit Booten werden bei der Escadre zuerst schiffsweise und nach einiger Zeit gemeinsam vor-

Einführen des Torpedos in den Deck-Lancierapparat.

genommen. Dem Hornsignale »Boote auf Kriegsfuß!« folgt noch die mündliche Angabe, ob deren Ausrüstung für See- oder für Landungsoperationen zu erfolgen hat, worauf die eingesetzten oder gehissten, rollengemäß zur Theilnahme an der Expedition bestimmten Boote ins Wasser gestrichen und durch ihre Bootsführer angelegt werden.

Die Dampfboote erhalten je eine Schnellfeuer-Kanone, die beiden größten Ruderboote (Barkasse und Pinasse) je ein 7 *cm*-Bootsgeschütz, die Mannschaft ist mit Gewehren bewaffnet. Bei Landungsoperationen werden die Feld-Lafetten für die 7 *cm*-Geschütze, der Munitionskarren, die Tornister der Mannschaft und Pionniergeräthe mitgenommen.

Schwerere Stücke, wie Geschütze und Lafetten, werden an den Bootskrahnen herabgelassen, über Backspieren, Fallreepe und an den Geschützerkern gesetzten Jakobsleitern klettern die Bemannungen; sobald ein Boot bereitgestellt ist, begibt es sich sofort zum Vereinigungsort achter vom Schiffe. Die Tete der beiden Bootscolonnen jedes Schiffes bildet eine Dampfbarkasse, die Geschützboote (Barkasse und Pinasse) werfen ihr als Führer der Colonnen die Schlepppleinen zu und halten sich in Fahrt steuerbord beziehungsweise backbord achter des Schleppers; an die Geschützboote hängen sich die leichteren Truppenboote, das Jollboot mit der Sanitätsabtheilung schließt am Ende der linken Colonne an.

Zu den Übungen der armierten Bootsabtheilungen zählen der supponierte, allerdings wenig wahrscheinliche Kampf gegen feindliche Boote, sowie die Vorbereitung und Durchführung von Landungen. Im erstgenannten Falle verwandelt sich die Marschformation nach Maßgabe der Signale des Abtheilungs-Commandanten in eine Gefechtsaufstellung, die Geschützboote haben zuerst das Feuer zu eröffnen, die Verringerung der Distanz vom Gegner bringt späterhin wohl auch die Handwaffen zur Geltung. Vor jeder Landung muss durch ein energisches Geschützfeuer der Boote, eventuell auch des Schiffes, der Landungsplatz vom Gegner gesäubert worden sein, damit der Übergang von der Gefechtsbereitschaft im Boote zum Fußfassen der Landungstruppe thunlichst ohne feindliche Belästigung verlaufe. Ist dieserart eine Landung ermöglicht, so laufen alle Boote auf den Strand, über die rasch gelegten Brücken eilen die zur Ausschiffung Bestimmten; die Geschütze, Landungslafetten und Munitionskarren werden ans Land gehoben, die Boote durch zurückbleibende Mannschaft für eine unbehinderte Wiedereinschiffung vorbereitet, der Landungsplatz gegen feindliche Handstreiche gesichert und ein Signalmast für den Verkehr mit dem Schiff aufgerichtet.

Die ausgeschifften Truppen bilden eine der Größe des Schiffes entsprechende Abtheilung. Die Panzerschiffe und die Rammkreuzer stellen beispielsweise als Landungsdetachement je eine Compagnie und einen Geschützzug, welcher aus zwei 7 *cm*-Feldgeschützen und dem zugehörigen Munitionskarren besteht.

Zu den wichtigsten Übungen gehören auch jene mit den Projectoren, deren Bedienung nicht gar leicht ist, weil der hiemit Beschäftigte seine Aufmerksamkeit zwischen der Beobachtung des beleuchteten Objectes und der Erhaltung gleichmäßigen, ununterbrochenen Lichtes theilen muss; besonders schwierig ist das Aufsuchen und »Im-Licht-Behalten« angreifender Torpedoboote, welche in dunklen Nächten mit freiem Auge erst im letzten Momente zu erkennen sind und ihre Position zum Schiffe rasch ändern. Zur Erreichung der sonach unbedingt nothwendigen großen Fertigkeit wird die Bedienungsmannschaft der Projectoren häufig, meist Freitag abends, praktisch geschult; die Vormeister der Schnellfeuer-Kanonen üben sich gleichzeitig im Erfassen des beleuchteten Zielobjectes und im Schätzen der Entfernungen.

Samstag findet allgemeine Schiffsreinigung statt, außer dem Oberdeck werden auch die unteren Schiffsräume, die Boote, Messen, angestrichenen Bordwände, Tische, Bänke, Backgeräthe, Lauftücher, Back-Tischtücher u. a. m. gewaschen. Es ist dies der große Tag des Bootsmannes: Wasser, Bürsten, Sand, Seife, Besen, Pinsel und Farben werden nach seinen Weisungen angewandt, um eine gründliche Säuberung des Schiffes und eine tadellose Reinlichkeit selbst im verborgensten Winkel zu erzielen. Aus dem chaotischen Durcheinander scheuernder Leute und gewaschener, trocknender Gegenstände treten allmählich das leuchtend weiße Deck und die in voller Frische glänzenden Farben hervor, selbst der scharf prüfende Blick des Gesammt-Detail-Officiers ist nicht im Stande, den geringsten Mangel zu entdecken.

Der Samstag ist überdies der Durchführung sanitärer Maßnahmen eingeräumt; die Hängematten, mitunter auch Kleider und Wäsche werden gelüftet, alle Leute — vom Quartiermeister abwärts — der ärztlichen Visitierung unterzogen. Nachmittags findet allgemeine Effectenreinigung statt, hin und wieder ergibt sich die Nothwendigkeit, am Morgen begonnene umfangreichere Anstrichsarbeiten zu beenden.

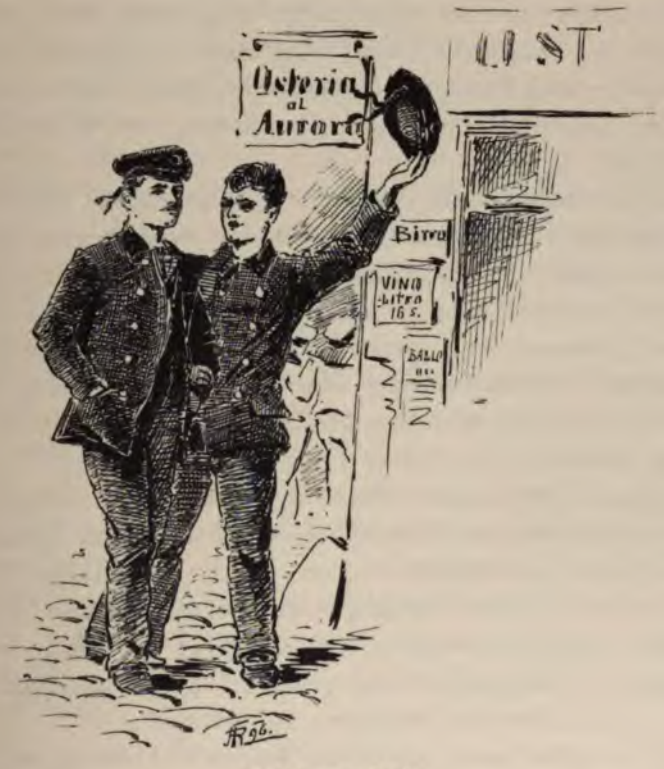
Der Schiffs-Commandant hält an Sonn- und Feiertagen meistens eine Parade ab, zu der die Mannschaft entweder in die bereits beschriebene Parade-Aufstellung oder an die Gefechtsstationen befehligt

wird. Auf das Commando »Zur Schiffsvisitierung!« begeben sich alle Geschütz-Abtheilungs-Commandanten, der Torpedo-Officier, die Ärzte und die Maschinenbeamten in die ihnen unmittelbar unterstellten Räume, die Vormeister öffnen den Verschluss ihres Geschützes und treten bei diesem an; Inspections-Unterofficiere, Raum- und Bootsmannsgasten, Köche, Proviantmeister und Professionisten eilen zu ihren Arbeitsorten; alle Cabinen, Messen, Depots und Vorrathskammern werden geöffnet. Der Commandant besichtigt zuerst das ganze Schiff und nimmt die einzelnen Meldungen entgegen; wo er passierte, wird Alles wieder geschlossen, die betreffenden Organe kehren in ihre Parade-Aufstellung zurück, an den beendeten Rundgang im Schiffe schließt sich noch eine Besichtigung der ausgerückten Mannschaft und ihrer Adjustierung.

Im Escadre-Verbande wird jeden Sonn- und Feiertag entweder auf dem Flaggenschiff oder auf einem der anderen Schiffe die Messe gelesen. Auf dem Batteriedeck erhebt sich ein luftiges Kapellenzelt aus Flaggen, die Standarte bildet den Hintergrund des kleinen, mit einem Muttergottesbilde geschmückten Altars, an dessen beiden Seiten Posten aufgeführt sind; vor dem Zelte versammelt sich der Stab, die gesammte Mannschaft, zu welcher mitunter auch Contingente der übrigen Schiffe stoßen, wohnt — auf den verschiedenen Decken vertheilt — dem Gottesdienst in Reih und Glied an. Die Hauptmomente der Messe kennzeichnen schmetternde Hornsignale, die Musik spielt das Messlied; während der Wandlung werden unter Abgabe hiefür bestimmter Pfeifensignale die Heck-, Bug- und Bootsflaggen dreimal feierlich gesenkt, zum Schlusse der Messe intoniert die Musik die Volkshymne. Die in der Batterie versammelten Theilnehmer am Gottesdienste wohnen diesem entblößten Hauptes bei, die auf dem Oberdeck angetretenen Mannschaftsabtheilungen nehmen während der Wandlung und des Segens Stellung »zum Gebet«.

Auf den übrigen Schiffen tritt die Mannschaft während der Dauer der Messe an, die vorgeschriebenen Stellungen, die Hornsignale und der Flaggensalut werden gleichzeitig mit jenem Schiff ausgeführt, auf welchem die Messe gelesen wird. Allgemeine Ruhe und Stille kennzeichnen die Feierlichkeit der Handlung; um Störungen zu vermeiden, dürfen Boote weder anlegen noch abgehen.

Der Parade oder Messe folgt manchmal eine Verlesung der Kriegsartikel, der Nachmittag ist unbedingt der Ruhe und Erholung gewidmet; eine Abtheilung der Mannschaft erhält Landurlaub von zwei bis neun Uhr, die am Bord Verbleibenden trachten sich theils im Tombolaspiele, theils durch »freiwillige Effectenreinigung«, theils



Mit Urlaub am Lande.

durch Besuche auf den anderen Escadreschiffen die Zeit zu vertreiben.

Öfterer Landgang wirkt vortheilhaft auf Gesundheit und Stimmung, die gebotene Zerstreuung und Abwechslung erheitert und regt an; selbst stundenlanges Auf- und Abschreiten der Deckplanken kommt einem kurzen Spaziergang am Lande keineswegs gleich, das ewige Einerlei des Dienstes, welches den Eingeschifften

vom frühen Morgen bis zum späten Abend umgibt, erheischt dringend das Sammeln anderer Eindrücke, die nur der Aufenthalt am Lande zu bieten vermag.

Es ist ein erfreulicher Anblick, unsere Matrosen am Lande zu beobachten, wie sie sich bei voller Wahrung des gebotenen Anstandes vergnügen und erheitern; in manchen kleinen Ortschaften Dalmatiens, deren bedeutendster Anziehungspunkt beim perlenden Rebensafte zu finden ist, wird wohl auch — speciell in guten Weinjahren — eine Patrouille ausgeschickt, doch ist diese nur selten gezwungen, gegen Übertretungen der militärischen Mannszucht einzuschreiten.

Die Beistellung der Patrouille erfolgt durch das jeweilige Inspectionsschiff. Im Escadre-Verbande hat nämlich stets eines der größeren Schiffe in regelmäßigem Wechsel durch 24 Stunden Inspection, welcher Dienst durch die Führung eines eigenen Wimpels gekennzeichnet wird. Dem Inspectionsschiff obliegt die Bereithaltung und Beistellung von Ärzten, Mannschaft, Booten, Tauen u. a. m., falls diese zur Hilfeleistung für ein anderes Schiff benöthigt werden.

Gegen 9 Uhr abends senden alle Schiffe eine entsprechende Anzahl von Booten zum Abholen ihrer Urlauber zum Anlegeplatze. Jeder Versuch, die Heiterkeit vom Land in das Boot zu übertragen, wird von dem befehligenden Corvée-Cadetten im Keim unterdrückt; wer die Stunde der Rückkehr an Bord versäumt, wird beim Schiffsrapporte streng geahndet, gehört doch die Pünktlichkeit zu den obersten Tugenden des Soldaten.

Die Urlauberboote legen am Backbord-Fallreep an, worauf die Eingerückten in Gegenwart des Wachofficiers vom Profoßen appeliert werden. Das erste Officiersboot kommt etwa eine Stunde später am Bord, durch die nächtliche Ruhe schallt das Anrufen und Antworten der Posten und Bootsführer, sowie der langgezogene Fallreepspfiff, welcher dem Anlegen der Boote folgt.

Standespersonen werden schon beim Betreten des Schiffes am Fallreep begrüßt; es geschieht dies je nach deren Stellung durch den Empfang seitens des Wachofficiers, eventuell auch des Schiffs-Commandanten und des Gesammt-Detail-Officiers, durch das Auf-

stellen sogenannter Fallreepsgasten und dem Fallreepspfiffe. Für Allerhöchste und Höchste Herrschaften treten acht, für Flaggenofficiere (Generäle) sechs, für Stabsofficiere vier und für Oberofficiere zwei Matrosen neben dem Fallreep an, hinter diesen stellt sich der Bootsmann — für Stabs- und Oberofficiere, welche nicht das betreffende Schiff befehligen, der im Fallreepsdienste stehende Unterofficier — auf, welcher mit seinem Pfeifchen das vorgeschriebene Signal abgibt. Bei Nacht tragen die Fallreepsgasten Laternen, beim Abgehen werden dieselben Ehrenbezeigungen geleistet wie beim Anbordkommen.

Einer uralten Tradition gemäß, die allerdings nicht in den Vorschriften Aufnahme finden konnte, vertritt bei dem ersten Vombordgehen eines auf dem Schiffe selbst zum Linienschiffs-Fähnrich beförderten Seecadetten der Bootsmann den Fallreeps-Unterofficier, welche Ehrung ebenso traditionell durch eine Weinspende quittiert wird.

Die an der Steuerbordseite des Schiffes gelegene Fallreepstreppe darf maritimer Etikette zufolge nur von Standespersonen benützt werden, alle übrigen betreten und verlassen das Schiff über das Backbord-Fallreep; Bootsbemannungen verkehren, wie früher erwähnt, nur über die Backspieren. Befindet sich das Schiff in See oder herrschen im Hafen ungünstige Witterungsverhältnisse, so wird nur das Fallreep der dem Wind abgewandten Seite benützt. Hiezu sei bemerkt, dass durch die allgemeinen Bezeichnungen »im Hafen« und »in See« ausgedrückt wird, ob sich das Schiff an einer Vertäuung festgelegt oder in Bewegung befindet.

Einige Worte über den periodischen Deck-, Posten- und Steuerdienst im Hafen und über die Strafarten am Bord unserer Schiffe mögen die Ausführungen dieses Abschnittes beschließen.

Von den Quartierführern der Dienstdivision und deren Stellvertretern ist im Hafen stets einer (mit vierstündigem Wechsel) als Fallreeps-Unterofficier in Verwendung und als solcher das Vollzugsorgan des Wachofficiers und Wachcadetten für alle auf Deck stattfindenden Bewegungen geringeren Umfanges, sowie für die Erhaltung von Reinlichkeit und Ordnung auf Deck und außenbords. Das Bemannen und die Vertäuung der Boote, die Abgabe des

Fallreepspfiffes und jener Pfeifensignale, welche nicht »alle Mann« betreffen (solche kommen nur dem Bootsmanne zu), gehören zu seinen besonderen Obliegenheiten.

Die zum Postendienste commandierte Mannschaft bildet das »Postenquantum«, welches außer dem Posten-Unterofficier, dem Aufführer und dem Hornisten je vier Mann für jeden mit einer Schildwache zu besetzenden Ort umfasst; die Zahl dieser Orte richtet sich nach der Größe der Schiffe. Im allgemeinen werden Posten aufgestellt: bei den Fallreepen, auf dem Vorcastelle, vor den Kajüten, bei den Brunnen, Küchen, Kleidersäcken, Arrestanten und Pulverkammern. Sobald die räumlichen Verhältnisse die gleichzeitige Überwachung mehrerer der genannten Objecte ermöglichen, verringert dies die Postenanzahl; von kleineren Schiffen wird auf Deck bloß ein einziger Posten unterhalten.

Die Fallreepsposten wie auch jener auf dem Vorcastell überwachen die Außenseiten des Schiffes und die im Wasser befindlichen Boote; sie verhindern die heimliche Entfernung von Personen der Mannschaft, melden bei Tag sich nähernde Boote und rufen diese bei Nacht an, um aus der Antwort zu entnehmen, ob sie am Schiff anlegen werden. Auf den Ruf »Boot ahoi!« hat daher jedes in die Nähe eines Kriegsschiffes gelangende Boot eine bestimmte Auskunft zu geben; hat es nicht anzulegen, so wird »passiert« gerufen, anderenfalls mit »Admiral«, »Stab«, »Officier« und »an Bord« geantwortet, je nachdem sich ein Flaggenofficier, ein Stabsofficier, ein Officier oder Beamter, endlich sonst jemand im Boote befindet; falls sich der Commandant auf sein Schiff begibt, wird auf das »Boot ahoi!« von Seite des Giggführers der Name des Schiffes genannt. Allen übrigen Posten ist die Überwachung jenes Schiffstheiles zugewiesen, bei welchem sie aufgeführt wurden; ist während der Nacht durch gesetzte Hängematten der Aufstellungsort beengt oder durch den Maschinenbetrieb im Sommer der betreffende Raum stark erwärmt, so bildet die Versehung des Postendienstes, speciell das Ankämpfen gegen das natürliche Schlafbedürfnis, eine keineswegs leichte Aufgabe.

Für die Ehrenbezeigungen des Postenquantums bestehen ähnliche Normen, wie für die Wachen am Lande; während der

Zeit von Sonnenuntergang bis 8 Uhr morgens, dann während des Mittagessens der Mannschaft sind diese Ehrenbezeigungen eingeschränkt, sie entfallen gänzlich während des Gottesdienstes, des Gefechtsalarmes und in See. Bemerkt sei, dass alle Ehrenbezeigungen den Angehörigen fremder Flotten und Heere in gleicher Weise erwiesen werden, wie jenen der eigenen Streitmacht.

Die Steuergruppen stellen im Hafen einen Signalgast und eine Steuerordonnanz für den Signal- und Meldedienst bei. Der Signalgast weilt auf der Commandobrücke, welche einen freien Rundblick ermöglicht, und meldet alle in Sicht kommenden Signale, Boote und Schiffe, sowie alle Bewegungen zur See und auf dem Lande; er beaufsichtigt auch die vom Schiffe geführten Flaggen und Wimpel, damit selbe stets frei wehen. Die Steuerordonnanz hält sich auf dem Achterdeck auf, meldet das Ablaufen der ganzen und halben Stunden und gibt nach dem Befehle des Wachofficiers oder Wachcadetten das betreffende Glockenzeichen; sie versorgt auch die abgehenden Boote nach Bedarf mit Laterne, Teppich und Bootscompass und wird zur Überbringung solcher Befehle und Meldungen verwendet, deren Vermittlung nicht dem Wachcadetten zufällt.

In jenen Zeiten, in denen Uhren unbekannt waren oder nur als Taschen- und Pendeluhren erzeugt wurden, beobachtete die Steuerordonnanz eine als Zeitmesser dienende Sanduhr; nach jeder halben Stunde musste die letztere umgewendet werden: »ein Glas« war abgelaufen. Nach dem »achten Glase« fand der Wachwechsel statt, die Zählung begann von Neuem; jedes Glas wurde mit einem Schlag an der Schiffsglocke angekündigt, die auf ganze Stunden entfallende gerade Zahl von Glockenschlägen durch Doppelschläge markiert.

Pendeluhren wurden auf Schiffen nie verwendet, weil sie eine unverändert ruhige Aufhängung beanspruchen, doch verdrängten die mit Federkraft betriebenen, an Stelle des Pendels mit einem anderen Regulator ausgestatteten Uhren binnen kürzester Zeit die alten Sanduhren; die Bezeichnung der Zeit nach »Glasen« und die Art des Stundenschlagens an der Glocke blieb aber bis zum heutigen Tag erhalten. Das »Schlagen« der Stunden darf nur auf Befehl des Wachofficiers geschehen, »acht Glas« am Morgen, zu Mittag und abends sind vorher dem Commandanten zu melden.

Die im Binnenlande vielfach verbreiteten irrigen Anschauungen, dass bei der Kriegs-Marine besonders verschärfte Strafmittel zur Maßregelung der Übelthäter bestünden, dürften älteren Seeromanen entstammen, welche längstvergangene Verhältnisse schildern. Die Humanität unseres aufgeklärten Zeitalters perhorresciert die einst übliche körperliche Züchtigung und knüpft auch an die zu Kraft bestehenden Strafarten bestimmte Regeln; so darf unter

Barrenarrest.

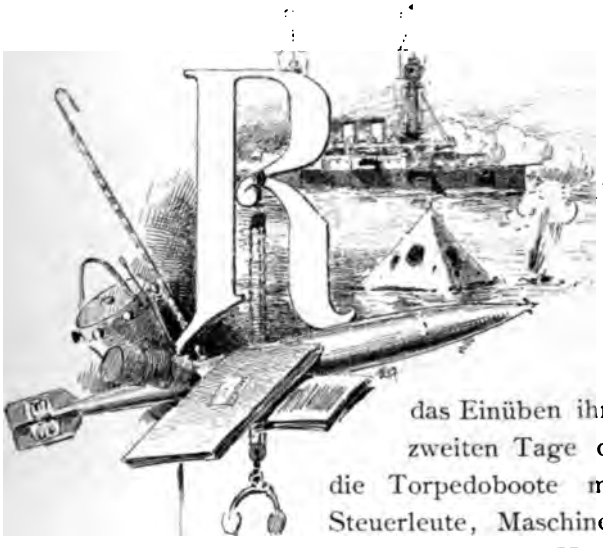
anderem ein Correctionsmittel die dienstfreie Nachtzeit nicht verkürzen, einem Dunkelarrest erst nach Ablauf von 14 Tagen wieder Dunkelarrest folgen. Die Zeiten, in denen die neunschwänzige Katze regierte und Seecadetten zur Strafe stundenlang bei frischem Wind auf einer Raa auslugen mussten, sind schon lange vorüber, und selbst vor Jahren erzählte nur noch selten ein alter Bootsmann seinem gruselnden Auditorium vor dem Gangspill Erlebnisse aus jener Periode. Der Sage vom Schiffscaplan, der in die Mars gemusst, folgte dann oft, von einem grimmigen Seitenblick auf den zuhörenden Civilkoch begleitet, die Geschichte vom gekielholten Antonio, welcher

immer den Risotto anbrannte und aus Hobelspänen mit Fleischabfällen fachierte Schnitzel buk.

Verbrechen oder schwerwiegende Vergehen, welche gerichtlich zu ahnden sind, werden am Bord zwar nach den strengeren Satzungen der Kriegsartikel abgeurtheilt, doch enthalten auch diese keine anderen Strafarten, als jene des bekannten Militär-Strafgesetzes.

Zu den Disciplinar-Strafarten für geringere Vergehen zählen für eingeschiffte höhere Unterofficiere: Abzug eines Löhnungsdrittels, Bordarrest, Arrest unter Deck und die Degradierung; für die anderen Unterofficiersgrade und die Matrosen kommt noch Dunkelarrest, für Matrosen auch die Entziehung der Weinration, Stehen auf den Unterwanten, die Strafrotte und der Barren-Arrest hinzu. Der Bord-Arrest besteht in dem Verbot, außerdienstlich das Schiff zu verlassen, die Strafrotte in der Entziehung der Freistunden durch Übertragung von Reinigungsarbeiten etc., der Arrest unter Deck in der Verwahrung des Bestraften an einem unter Deck befindlichen, durch ein Netz abgesonderten Orte. Beim Barrenarreste werden die Füße des Sträflings, welcher sitzen und liegen kann, in Bügel geschlossen, die längs einer etwas über dem Boden angebrachten Eisenstange gleiten; beim Dunkelarreste, der empfindlichsten, mitunter durch Fasten verschärften Strafe, tritt Verwahrung in dunkler Einzelzelle ein.

In See.



Rascher als dies den großen Panzerschiffen möglich ist, beendet die Torpedoflottille das Einüben ihrer Mannschaft, und schon am zweiten Tage der Indienststellung beginnen die Torpedoboote mit den Küstenfahrten. Die Steuerleute, Maschinen-Unterofficiere und Heizer lernen hiebei die Handhabung des Steuerapparates, beziehungsweise die Wartung der Maschine und des Kessels; das Ziel der höchst instructiven Fahrten liegt vorerst an der istrischen Westküste. Wie im Fluge wird das malerisch gelegene Rovigno, dessen Kirchthurm als Spitze das Standbild der heiligen Euphemia mit dem Steuerrade trägt, passiert und der tief ins Land geschnittene einstige Flusslauf von Leme ausgefahren; Parenzo mit seiner Euphrasinischen Basilika, diesem an musivischem Schmucke reichen Juwel Istriens, bildet die Mittagsstation. Geschickt manövrierend, legen sich die Torpedoboote an den Quai, der winzige Kochherd und der noch ungeschulte Koch — meist einer der Maschinen-Unterofficiere — liefern der Beman-

nung ein spartanisches Mahl, das aber nach der raschen, in freier Seeluft zurückgelegten Fahrt vortrefflich mundet.

Mag der Torpedobootsdienst auch noch so schwere Anforderungen stellen, so ist doch die Einschiffung auf einem Torpedoboote das Ideal des jungen Seeofficiers, welchem sie einen ansprechenden Wirkungskreis eröffnet; sie wird auch von der Mannschaft, die an der Abwechslung Freude findet und nicht nur als Nummer der Schiffsrolle zur Geltung kommt, allen anderen vorgezogen. Schon bei geringem Seegang überflutet, tanzt das leichte Fahrzeug bei schlechtem Wetter bald auf den schäumenden Wellenkämmen, bald verschwindet es tief im Wellenthale, bedräut von den zusammenstürzenden, tiefgrünen Wasserbergen; an einen festen Bootstheil geklammert und von dem Gischt fast beständig übersprüht, lugt der wachhabende Officier nach den großen, heranrollenden Wellen aus, ihre ungestüme Macht durch das Steuern bekämpfend; der Maschinen-Unterofficier bedarf aller Aufmerksamkeit, um den Gang der Maschine, welche zu rasen beginnt, sobald die Schraube das dichtere Medium Wasser mit der Luft vertauscht, regelmäßig zu erhalten und Beschädigungen zu verhindern. Dass Comfort auf einem Torpedoboote nicht zu finden ist, braucht wohl keine besondere Versicherung; die dünne Stahlblechhülle wird unter der Einwirkung sommerlicher Sonnenstrahlen schier glühend heiß, die Winterkälte findet unbehindert Einlass. Dem Mangel eines geeigneten Aufbewahrungsortes entspricht geringer Vorrath frischer Lebensmittel, mitgenommenes Geflügel leidet an der Seekrankheit und durch das beständige Rütteln, welches der kräftige Motor auf das leichte Boot überträgt; längerer Aufenthalt in See lässt Schmalhans Küchenmeister sein.

Das Manöver mit Torpedobooten erfordert seemännischen Scharfblick und Übung, um als vollkommen gelten zu können; zu wenig Elan ist unschön, zu viel gefährlich, weil der leichte Bau unschwer Schaden nimmt. Die Führung des Torpedobootes liegt in den Händen seines Commandanten, eines Linienschiffs-Lieutenants, welcher bei Fahrten mit dem eingeschifften Linienschiffs-Fähnrich im Wachdienste tourniert; je drei Torpedoboote bilden eine Gruppe, der rangsälteste ihrer Commandanten befehligt diese als »Gruppenführer«.

Ein Torpedoboot 2. Classe hat elf Mann am Bord, von denen zwei Steuerleute, drei Torpedisten, vier Maschinen-Unterofficiere und zwei Heizer sind; bei den Booten 1. Classe vermehrt sich dieser Bemannungsstand um zwei Maschinen-Unterofficiere und einen Torpedo-Vormann.

Den Küstenfahrten kommt ihr Name mit Fug und Recht zu, weil der unbedeutende Tiefgang dem Torpedoboote das Befahren des Küstensaumes gestattet, welches wohl auch zu den Vorschulen für den Ernstfall gehört; Torpedoboote, die knapp neben dem Ufer steuern, sind von See aus nur schwer wahrzunehmen, können überdies die Nähe des Landes benützen, um binnen kürzester Zeit hinter Inseln, in Canälen und Häfen Deckung zu finden und solcherart dem Sichtbereiche feindlicher Vedetten oder der Verfolgung zu entgehen. Die dalmatinische Küste mit ihren tief ins Land reichenden Buchten und den zahllosen Inseln ist daher für die Vertheidigung durch Torpedoflottillen außerordentlich geeignet; allerdings dürfte jeder Gegner — aus dem erwähnten Grund und speciell zur Nachtzeit — eine Annäherung an die Küste zu vermeiden trachten.

An die Fahrten längs der westlichen Küste Istriens reihen sich solche nach der Ostküste und den nächstgelegenen großen Inseln, sie führen an dem hochragenden Leuchtthurme des Eilandes Porer vorüber, welches durch eine Reihe submariner Bänke mit dem südlichsten Ausläufer Istriens, dem Cap Promontore, verbunden ist. Dem Leuchtthurme gegenüber liegt eine kleine, namenlose Bucht, eingefasst von unbedeutenden Hügeln — und doch, bläst die berüchtigte Bora noch so heftig, an dieser Stelle ist wenig davon zu spüren. Im Volksmunde bewahrt sich als Legende, dass die Engel, welche im Jahre 1291 das lauretanische Haus von Nazareth nach dem bei Fiume gelegenen Berge Tersatto brachten, um es vor den Türken zu retten, in dieser Bucht das feste Land betreten hätten, von welchem Zeitpunkt ab die Bora daselbst nicht mehr wehe. Als das lauretanische Haus bald darauf — wieder von Engeln — nach Loreto übertragen wurde, baute Nikolaus Frangipani eine der verschwundenen ähnliche Kapelle, Papst Urban V. schenkte ihr ein angeblich vom Evangelisten Lukas auf Cypressenholz gemaltes Muttergottesbild; dieses Bild genießt als »Madonna

Torpedoboote.

(2. Classe.) (1. Classe.)

del mare« große Verehrung bei unseren Seeleuten, die Wände der Kirche sind mit zahlreichen Votivbildern überstandener Seegefahr behangen, auch eines von der Weyprecht'schen Nordpolexpedition befindet sich darunter.

Wohin die Torpedoboote bei ihren Küstenfahrten auch steuern mögen, berühren und sehen sie eine an Sage, Legende und Geschichte überreiche Gegend; ebenso rasch als das heute vielfach verödete Land mit seinen Vorgebirgen und vorgelagerten Inseln vorüberzieht, wechseln tausendjährige und Jahrhunderte alte Reminiscenzen untereinander ab.

Zunächst der Südspitze Istriens zieht sich die vielfach verästelte Bucht von Medolino ins Land, ein trefflicher Zufluchtshafen für Torpedoboote und Küstenfahrer, die zur Römerzeit ein mächtiges Flottenlager war; bald nach der scharf gezeichneten Punta nera, dem »Schwarzen Cap«, liegt am Fuße steiler Berge der Hafen von Rabaz, Geburtsort des großen Zeloten Mate Francovič, der unter dem Namen Matthias Flacius Illyricus als Luthers Lieblingsschüler bekannt ist. Südlich von Rabaz ragen die Inseln Cherso und Lussin aus dem Meere, welche der nur wenige Meter breite Canal von Ossero trennt und eine drehbare Brücke verbindet. Oftmals von starker Strömung durchzogen, bietet diese enge und gekrümmte Wasserstraße den Torpedobooten eine schwierige Passage; der schrille Ton der Sirene ruft zum Öffnen der Brücke, das bewegte Bild der manövrierenden Torpedoboote contrastiert dann lebhaft gegen die Stille und Öde am Lande. Vor vielen Jahren war Ossero ein wichtiger Bischofssitz und die bedeutendste Stadt auf Cherso, den Hafen füllte ein Mastenwald von Fischerbooten und Küstenfahrern; der Zeiten Wandel hatte aber große Veränderungen im Gefolge, lange schon hauchen die Maremmen südlich des Canals giftige Fieberluft aus, Stadt und Bisthum sind verlassen, von der einstigen Herrlichkeit erzählen nur ein Dom in Früh-Renaissance und die Ruinen einer sechsschiffigen Basilika.

Die Rückblicke auf Alterthum und Mittelalter, angeregt bei den Küstenfahrten, treten mit einem Schlage zurück, um der allerneuesten Zeit Platz zu machen, sobald auch »Panther«, »Trabant« und »Komet« die erste Einübung der Mannschaft beendet haben.

Die Art der Verwendung von Torpedobooten als Begleiter einer Flotte und ihres Angriffes wird durch Übungen im Verbande der Torpedoflottille geschult; bald steuern die Boote weit draußen am Meereshorizonte, bald in den Positionen, die ihnen bei Märschen zukommen, bald wieder stürmen sie heran, ihr Divisionsschiff anzugreifen.

Die Bedingungen eines gelungenen Angriffes gipfeln im gleichzeitigen Ankommen aller Boote auf Lancierdistanz; kämen sie einzeln, so könnten sie der Reihe nach leicht abgewehrt werden, bei einer größeren Zahl von Angreifern zersplittert sich aber die gegen sie aufgewandte Vertheidigung.

Bei Tag unternommene Angriffe erheischen zu ihrem Gelingen das Hervorbrechen aus einer Deckung, welche sowohl durch eigene Schiffe als durch Land geboten sein kann; denn bei Angriffen auf hoher See ist eine unbemerkte Annäherung nicht zu gewärtigen, die Boote bilden vom Augenblick ihres Eintrittes in den Feuerbereich der Geschütze ein zwar kleines, doch gut sichtbares Ziel.

Das einfachste Kampfmittel der Schiffe gegen Torpedoboote bieten solche Cursänderungen, welche zum Nachlaufen zwingen: die Annäherung erfolgt dann nicht mehr mit der Summe der beiderseitigen Geschwindigkeiten, sondern mit deren Differenz, die Angreifer bleiben länger im wirksamen Feuerbereiche.

Bei Nacht ist ein unbemerktes Ankommen an den Gegner, speciell wenn dieser über weniger Projectoren verfügt als Torpedoboote angreifen, leichter möglich, doch erschwert die Dunkelheit den Torpedobooten die Orientierung über Lage und Ausdehnung des Lancierobjectes.

Schließt die Bahn des Torpedos mit der Cursrichtung des Anlancierten einen sehr spitzen Winkel ein, so verringert die kleinere Projection der Zielfläche die Chance des Treffens, auch ist es in diesem Falle nicht ganz ausgeschlossen, dass der Torpedo am Ziele wirkungslos abgleite; wird der beschriebene Winkel stumpf, so muss der Torpedo seinem Ziele nachlaufen. Diese Betrachtungen beziehen sich der Hauptsache nach auf Torpedos, die aus einem im Vordertheile des Bootes fix eingebauten Apparate, dem »Bug-Lancierapparat«, ausgestoßen werden; die neuere In-

stallierung der Torpedokanonen als »Breitseitapparate«, welche um ein Pivot drehbar sind, räumt eine größere Aussicht auf Erfolg ein und erleichtert das Angreifen.

Trotz alledem haben sich die Erwartungen, die man einstens an das Torpedoboot knüpfte, nicht ganz erfüllt; es ist keineswegs — wohl auch erfreulicherweise, es wird ja doch ebenso »herüber« geschossen — das Ideal der Massenvertilgung geworden. Erfolge,

Ein Torpedoboot lanciert aus dem Breitseitapparate.

welche ein Torpedoboot im Kriege erzielt, sind hauptsächlich der kühnen Initiative, dem Opfermuth und der Geschicklichkeit seiner Bemannung, die sich im Wettstreite zwischen Angriff und Vertheidigung als überlegen erweist, zu verdanken.

Am 23. Mai geht die Escadre zum erstenmal in See, schon um 7 Uhr früh haben alle Schiffe dampf- und seebereit zu sein. Gleich nach der Frühration werden die im Wasser befindlichen Boote gehisst und eingesetzt, als letztes das Proviantboot, welches noch die Post ans Land beförderte und frische Lebensmittel holte; die Maschinen werden vorgewärmt, die Backspieren eingelegt und

die Fallreepe geräumt. Die an den Bojen liegenden Panzerschiffe ersetzen die bisherige Vertäuung durch eine Trosse im Doppelparte, die verankerten Schiffe legen ihre Ankerkette ans Gangspill. Das erste Signal des Flaggenschiffes betrifft das »Auf- und Nieder«-Holen seitens der verankerten Schiffe, worunter das Einwinden der Ankerkette bis zu einer die beiläufige Wassertiefe, in welcher der Anker liegt, nach Bedarf überschreitenden Länge verstanden wird; das »Auf und nieder« ist nur ein relativer Begriff, weil bei Wind- und Seestille die Ankerkette fast senkrecht »arbeiten« kann, bei frischer Brise aber nicht so weit eingeholt werden darf, damit der auf dem Schiffe lastende Winddruck den Anker nicht vorzeitig vom Grunde losreiße.

Die Länge der im Wasser befindlichen Ankerkette, deren »Ausstich«, beträgt unter normalen Verhältnissen die dreifache Wassertiefe des Ankerplatzes, das Hereinnehmen der unmittelbar vor dem Auslaufen nicht mehr benöthigten Kettenlänge bezweckt eine Abkürzung der zum vollständigen Lichten des Ankers gebrauchten Zeit. Die Kette wird hiezu über eine am unteren Theile des Gangspills befindliche Kneiftrommel gelegt, von dieser bei der Drehung des Gangspills erfasst und bis zu einer Gabel mitgenommen, welche die der Reihe nach anlangenden Kettenglieder abstreift. Auf neueren Schiffen wird das Gangspill durch eine Hilfsmaschine, auf älteren durch Handkraft gedreht; zur Übertragung der menschlichen Arbeitsleistung stecken im oberen Theile des Gangspills strahlenförmig angeordnete hölzerne Stangen, die »Spillspaken«, an denen die Mannschaft vertheilt ist. Auf das Commando »Wind' ein!« läuft diese Bemannung, mit der Brust und den Armen die Spillspaken vor sich herschiebend, um das Gangspill. »Auf und nieder« der Ankerkette, sowie der beendete Wechsel der Bojenvertäuung wird durch eine bestimmte Signalflagge angezeigt.

Als Zeichen der Dampfbereitschaft hissen die Schiffe einen rothen, aus Flaggenstoff und Holzreifen erzeugten Conus an die Nock (das Ende) der Signalraa; sobald dies seitens aller Escadreschiffe geschehen ist, beginnt die auf das Inseegehen bezughabende Signalisierung, welche die Formation innerhalb der Divisionen, die

Stellung dieser Abtheilungen zu einander, die einzuhaltende Schiffsgeschwindigkeit, das Ankerlichten und Inbewegungsetzen anordnet. Die Panzerschiffe lösen nun die Trosse von der Boje und wenden sich der Ausfahrt zu, »Kronprinz Erzherzog Rudolf« begibt sich an die Spitze der Formation, ihm folgen die Schiffe seiner Division, dann die zweite Division, endlich die Torpedoflottille. Alle Schiffe und Fahrzeuge, welche nicht an Bojen, sondern mit auf- und niedergeholter Kette vor Anker lagen, setzen auf das Signal »Ankerlichten« das Gangspill neuerdings in Betrieb, der am Buge stehende Gesammt-Detail-Officier meldet dem Commandanten durch Zurufe das Losreißen des Ankers, »der Anker hat gelassen!«, und dessen Anlangen »unter der Klüse«; Patent-Anker werden bis zu den Armen in die Klüse eingezogen, Admiralitäts-Anker durch Krahne und Flaschenzüge von der Klüse zu ihrer Lagerungsstelle gebracht und daselbst versichert.

Die anbefohlene Geschwindigkeit wird allmählich aufgenommen, südlich der Brionischen Inseln steuert die Escadre in die offene See; hier signalisiert der Admiral der Torpedoflottille »freies Manöver, Vereinigung um 5 Uhr nachmittags, drei Seemeilen westlich von Cittanuova«. »Panther« hisst eine Reihe von Signalen für seine Begleiter und verschwindet in Bälde mit diesen am nördlichen Horizonte, die sechs Panzerschiffe bilden einen geschlossenen Manövrierkörper und beginnen mit der Ermittlung jener Daten, welche die Basis des Manövrierens im Escadre-Verbande darstellen. Zu diesen gehören der Winkel, um welchen jedes Schiff der Escadre sein Steuer auf die Seite legen muss, damit alle Schiffe bei gleichzeitigen Wendungen denselben Durchmesser des Drehkreises besitzen, und die genaue Bestimmung jener Rotationszahlen, die den Marschgeschwindigkeiten entsprechen.

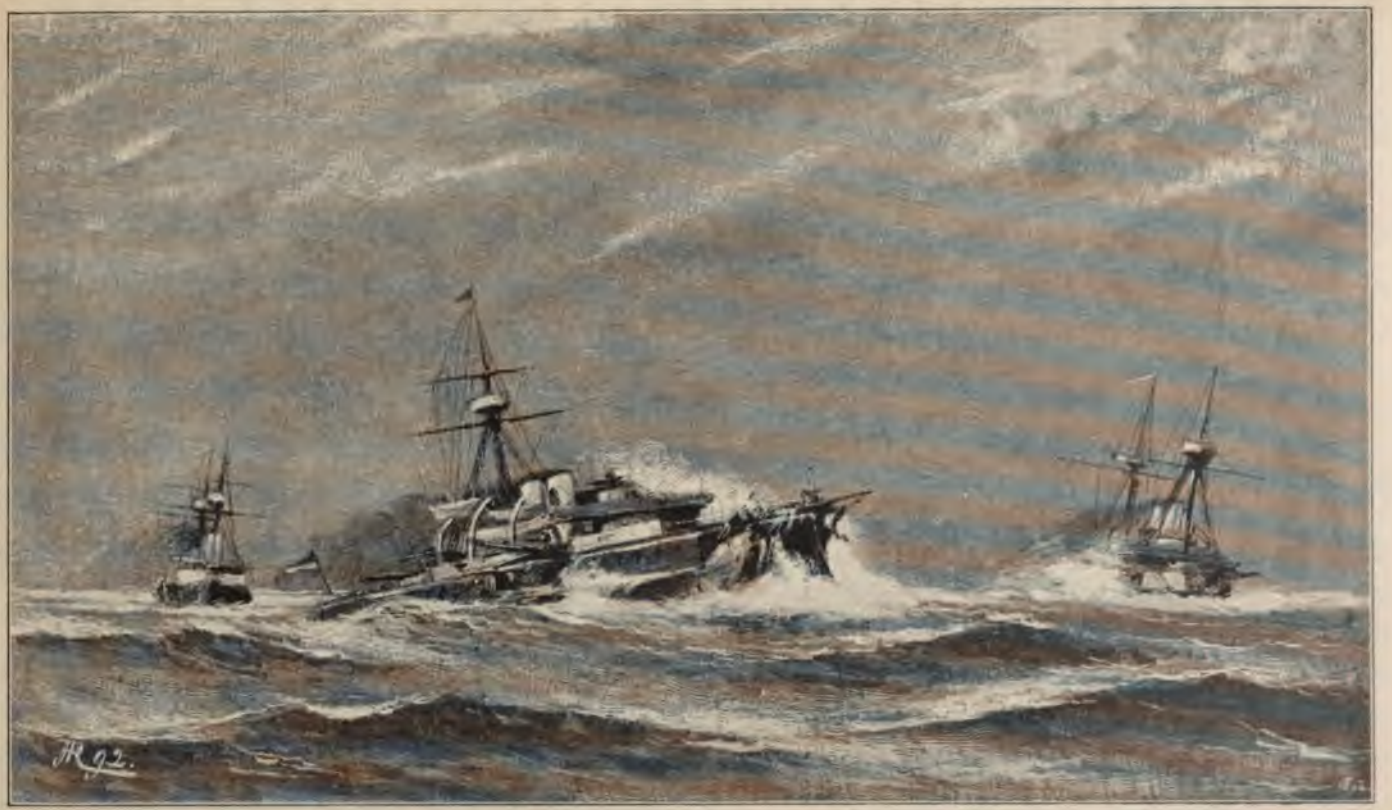
Würden bei einer gleichzeitigen Wendung alle Schiffe ihre volle Steuerfähigkeit ausnützen, so wären Collisionen, bedenkliche Annäherungen, zumindest Änderungen der Schiffsdistanzen die natürliche Folge dieses Beginnens, da alle Schiffe verschiedene Durchmesser des Drehkreises besitzen, die manchmal ganz bedeutende Differenzen aufweisen; aus diesem Grunde ermitteln alle Schiffe jene Steuerwinkel, welche auf dem Drehkreise des am

schlechtesten steuernden Escadreschiffes beruhen. Bei genauer Einhaltung dieser Winkel fallen alle Wendungsbögen gleichartig aus, die Distanzen und Rangierungslinien werden durch Wendungen nicht mehr verändert.

Jeder Geschwindigkeit entspricht eine bestimmte Umdrehungszahl der Schiffsschrauben, welche für die am häufigsten gebrauchten Geschwindigkeiten gleichfalls ermittelt wird, damit die Escadreschiffe beim Fahren in der Formation ihre Posten ohne beständiges Vermehren oder Vermindern der Rotationszahl, das den Maschinen schädlich ist, einhalten können.

Die Fahrgeschwindigkeit der Schiffe wird in Seemeilen (Knoten) pro Stunde, die Umdrehungszahl der Maschinen, welche der betreffenden Geschwindigkeit entspricht, pro Minute angegeben. Bei »Magnet«, dem schnellsten Schiff unserer Flotte, steigt beispielsweise bei der größten Arbeitsleistung seiner Maschinen die Rotationszahl bis zu 283 in der Minute an; für eine Geschwindigkeit von zwölf Seemeilen braucht »Magnet« 122, »Kronprinz Erzherzog Rudolf« 70 und »Custoza« 55 Rotationen. (Die Länge einer Seemeile ist gleich der Minute eines Meridianquadranten auf dem Erdsphäroide, beträgt somit 1852·01 *m*.)

Während die Durchführung der Drehkreise die Escadre an einen begrenzten Seeraum fesselt, wird bei der Bestimmung der Rotationszahlen stetig nordwärts gesteuert, so dass zur anbefohlenen Stunde sich die Torpedoflottille mit der Escadre bei dem signalisierten Orte vereinigen kann. Vorne am Horizonte ragt der Leuchtthurm von Salvore an der gleichnamigen Bucht, welche — allerdings nur einer unrichtigen Mythe nach — am Himmelfahrtstage 1177 Schauplatz eines Seesieges der Venetianer über die mit Kaiser Barbarossa verbündeten Genuesen und Pisaner gewesen sein soll; steuerbord breitet sich die Bucht des Quietoflusses aus, gegen welche die Escadre ihren Curs wendet. Die Torpedoflottille wird backbord der Panzerschiffe postiert, die von ihr aufgeworfenen Wellen bringen eine vor der versandeten Landzunge, auf der das Städtchen Cittanuova liegt, als Warnungszeichen ausgebrachte Glockenboje zum Tönen. Die Geschwindigkeit wird nun allmählich reduciert, auf einen Kanonenschuss des Flaggenschiffes ankern alle



Thurmschiff »Kronprinz Erzherzog Rudolf« bei schwerer See.

Schiffe gleichzeitig, nur die Torpedoboote vertäuen sich knapp unter Land.

Gleich nach dem Ankern will der Messeführer des »Komet« den Koch, welcher morgens das frische Brot in Fasana vergaß, um solches ans Land schicken; der Gesammt-Detail-Officier meint aber, es sei schade um die Mühe, 1687 hätten türkische Seeräuber das Städtchen verwüstet, und wo die einmal gehaust, werde kein Brot mehr gebacken.

Das gleichzeitige Ankern einer größeren Flottenabtheilung ist eines der schönsten maritimen Bilder; wuchtig fallen die Anker aus der Höhe ihrer Installierung in die hochaufspritzende See, laut rasselnd schießen die Ketten nach, bis das Schließen eines Stoppers ihr Auslaufen hemmt; die Backspieren schwingen sich von der Bordwand hinaus, Signalflaggen steigen in raschem Wechsel zu den Raaen und Mastspitzen empor, Boote werden gestrichen, eilfertige Hände besorgen die Hafentoilette der Schiffe.

Nach dem Ankern werden auf Signalbefehl des Flaggenschiffes die »Feuer zurückgeschoben«, d. h. entweder auf den Kesselrosten in der Nähe der Heizthüren zusammengezogen oder nur mehr schwach beschickt; im ersten Falle muss genügend Glut erhalten bleiben, um bei anbefohlenem »Vorschieben« nach erfolgtem Ausbreiten der Feuer bald wieder Dampf erzeugen zu können, im zweiten Falle wird der — allerdings in verringerter Menge — entwickelte Dampf durch den Destillierapparat geleitet und zu Trinkwasser umgewandelt.

Am Morgen des 24. Mai verlässt die Escadre wieder den Ankerplatz, die Torpedoflottille nimmt Angriffsübungen im eigenen Verbande vor, die sechs Panzerschiffe vereinigen sich neuerdings zu einem Manövrierkörper behufs Durchführung taktischer Bewegungen.

Schon in grauer Vorzeit führten die menschlichen Leidenschaften zu Kampf und Streit, es erscheint auch keineswegs als wunderlich, dass sie diesen vom Land auf die See ausdehnten, als sich die Schiffahrt zu entwickeln begann. Die Hebung der intellectuellen Fähigkeiten der Menschen folgerte mit der Zeit aus dem Verlaufe der Kämpfe und Kriegszüge zur See eine Reihe

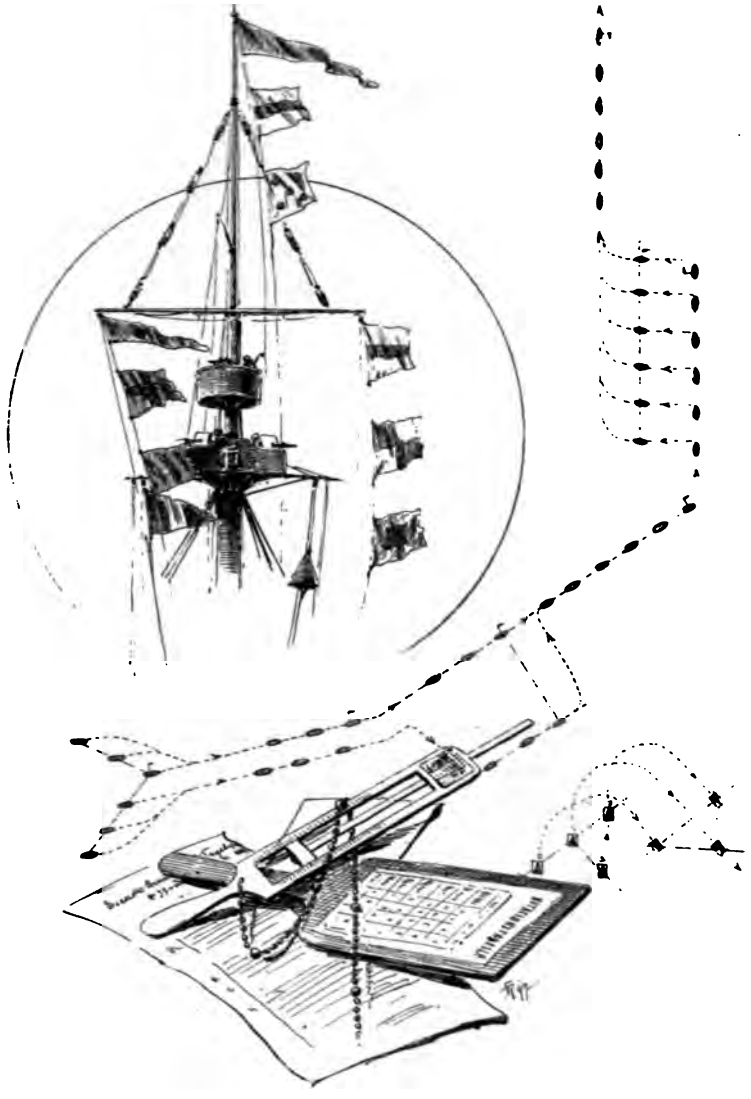
von Erfahrungssätzen für die Flottenführung und die Verwertung der Kampfmittel: die ersten Grundzüge zur Seetaktik. Der Sporn der attischen Triere, das Entern der Römer, die Schnelligkeit der Normännerschiffe, Dorias Verbesserungen der Manövrierfähigkeit wurden von Fall zu Fall Leitmotive dieser Kriegswissenschaft, welche zur Zeit der Linienschiffe ihre größte Bedeutung erreichte.

Die seetaktischen Grundregeln der Gegenwart gipfeln im allgemeinen in der Wahl einer Angriffsformation, welche die bestmögliche Verwertung der Kampfmittel, Manövriereigenschaften und Fahrgeschwindigkeit zulässt, dabei aber durch einfachste Mittel, wie gleichzeitige Wendungen, und ohne Zeitverluste den Phasen des Gefechtes angepasst werden kann; die Aufrechthaltung des taktischen Verbandes und die der augenblicklichen Sachlage entsprechende Ausnützung der drei Hauptwaffen moderner Schiffe — Artillerie, Torpedo und Ramme — bilden den Succus der Kampftaktik.

Da die Marschformation nicht immer mit jener des Angriffes identisch sein dürfte, der hieraus resultierende Übergang und selbst die gleichzeitigen Wendungen eine besondere Präcision in der Ausführung erheischen, blieb die sehr lehrreiche Vornahme taktischer Übungen im einzelnen Manövrierkörper bei allen Flotten aufrecht erhalten.

Eine Erläuterung der Zwecke, Verwendbarkeit, Normen und Unterschiede der taktischen Formationen gehört nicht hieher; da sich diese im Laufe der Zeiten möglichst praktisch und einfach ausbildeten, sind sie in allen Flotten gleich oder ähnlich. Bei der »Kielwasserlinie«, der einfachsten aller Formationen, fahren die Schiffe in einer geraden Reihe hinter dem Führerschiff, ihre Rangierungslinie fällt mit dem Curse zusammen; wird die Flottenabtheilung in zwei solchen Linien formiert, welche parallel zu einander liegen, so ist dies eine »Colonne«, das Flaggenschiff führt meist die Hauptcolonne, die Schiffe der Nebencolonne können sowohl auf gleicher Höhe mit jenen der Hauptcolonne, als auch auf der Höhe deren Zwischenräume postiert sein. Die Schiffe formieren eine »Front«, wenn die Rangierungslinie senkrecht auf den Curs steht; bei der »Doppelfront« steuern die Schiffe der zweiten Frontlinie hinter den

Intervallen der ersten. Die »Staffellinien« entstehen, wenn Rangierungslinie und Curs einen spitzen Winkel einschließen; beim »ein-



Taktische Übungen.

springenden« und »vorspringenden Winkel« steuert das Führerschiff im Scheitelpunkte der rechtwinkelig gebrochenen Rangierungslinie,

die übrigen Schiffe halten sich beiderseits vom Führer, welchen Posten das Flaggenschiff einnimmt, falls der Admiral es nicht vorzieht, außerhalb der Formation zu bleiben.

Formationswechsel, Änderungen des Curses, der Distanzen und Fahrgeschwindigkeit vollziehen sich stets auf dem kürzesten Wege mit Bedacht auf die Sicherheit der Manövrierenden. Dies bedingt unter anderem, dass jedes Schiff zur Orientierung seiner Nachbarn sowohl Änderungen des Maschinenganges als der Steuerstellung anzeige. Der bereits erwähnte rothe Conus erregt schon durch sein Sichtbarwerden die Aufmerksamkeit der übrigen Schiffe, da er immer irgend eine Abweichung vom festgesetzten, als normal geltenden Maschinengang anzeigt; »langsamer als anbefohlen«, »ganz langsam«, »halt« und »zurück« können durch bestimmte Stellungen des Conus nach außen bekanntgegeben werden, noch ehe sich die Geschwindigkeit des Schiffes dem neuen Maschinengang anpasste. Die untereinander nicht zu verwechselnden — weil verschieden gefärbten und verschieden gezeichneten — Wendungswimpel, an der entsprechenden Bordseite gehisst, zeigen an, dass sich das Schiff nach der betreffenden Seite dreht; das Maß dieser Drehung wird annähernd durch die Höhe, in welcher die Wimpel wehen, ausgedrückt.

Die Mittagsruhe unterbricht für zwei Stunden die taktischen Übungen, während dieser Zeit steuert die Escadre mit verminderter Geschwindigkeit parallel zur Küste.

Gegen 12 Uhr kommt der Navigations-Officier auf die Commandobrücke, um den »Mittagspunkt«, d. i. die geographische Position des Schiffes zur Mittagsstunde, zu bestimmen. Selbst in Sichtweite bekannten Landes muss von Zeit zu Zeit der genaue Schiffsort graphisch in der Seekarte verzeichnet werden; es geschieht dies regelmäßig um 8 Uhr morgens, zu Mittag und um 8 Uhr abends, dann bei jeder Änderung des Curses. Die einfachste Art der Bestimmung des Schiffsortes ist jene durch das »Peilen« von mindestens drei gut sichtbaren Landmarken, zu denen an der west-istrischen Küste fast stets der beträchtlich über die Durchschnittshöhe des Landes emporragende Monte Maggiore und der weithin kenntliche Kirchthurm von Rovigno gehören. Die betreffenden Landmarken

werden über dem Compass anvisiert, »gepeilt«, ihre Richtungen auf der Gradeintheilung der Compassrose abgelesen, hierauf um die magnetische Missweisung der Magnetnadel und die zum gesteuerten Curse gehörige Localattraction corrigiert; der Schnittpunkt solcherart berichtigter und dann in die Seekarte eingetragener Peilungslinien ergibt den wahren Schiffsort, dessen geographische Lage nach Länge und Breite, welche unschwer der Karte entnommen werden können, genau bestimmbar ist.

Sind keine Landmarken zu sehen, so ermittelt man den Schiffsort durch astronomische Beobachtungen, aus welchen die geographische Länge und Breite berechnet wird; der Schnittpunkt dieser Linien auf der Karte ergibt die Lage des Schiffsortes. Ist es durch längere Zeit unmöglich, astronomische oder terrestrische Beobachtungen anzustellen, weil der bewölkte Himmel die Gestirne verhüllt und keine Landmarken zu sehen sind, so muss sich die Positionsbestimmung darauf beschränken, an den letzten gepeilten oder beobachteten Punkt die seither gesteuerten Curse und zurückgelegten Distanzen anzuschließen, wodurch ein nur annähernd richtiger, »gegisster« (oder »gekoppelter«) Punkt gefunden wird.

Für diesen Bedarf kann man Curse und Distanzen dem Schiffstagebuch entnehmen, welches als officielles Document mit besonderer Genauigkeit geführt wird; jeder Wachofficier trägt am Ende seiner Wache in dieses Buch nebst den erwähnten beiden Daten noch den Zeitpunkt der Cursänderungen, in Sicht befindliche Landobjecte, kurz alles auf die Führung des Schiffes Bezughabende, wie auch die Vorfallenheiten des Dienstes ein; der Krankenstand, die Trinkwasser-, Lebensmittel-, Steinkohlen- und Maschinenbetriebsmaterial-Vorräthe werden täglich verzeichnet, nach jeder Reise Skizzen des zurückgelegten Schiffsweges, die sogenannten »Curskizzen«, eingeklebt. Wer sich, etwa durch den Titel verleitet, so ein Tagebuch zum Zeitvertreib ansehen wollte, würde es bald wieder beiseite legen, enttäuscht durch die nüchterne Wiedergabe der dem Laien meist unwichtig erscheinenden Daten; die controlierende Behörde findet wohl eher Interessantes darin.

Die Führung eines großen Schiffes nimmt speciell im Escadre-Verbande die Aufmerksamkeit des Wachofficiers fast gänzlich in

Anspruch, so dass er der Beaufsichtigung des inneren Dienstes ziemlich entrückt ist; während im Hafen die fünf rangsjüngsten Officiere die Wache versehen und den Dienst auf Deck leiten, die übrigen, älteren Officiere als Inspectionsofficiere den gesammten Dienstbetrieb überwachen und speciell in den unteren Räumen beaufsichtigen, stehen aus dem erwähnten Grund in See stets zwei Officiere im Wachdienste. Den fünf Ältesten fällt dann in der Stellung als »erste Wachofficiere« das Manövrieren, das Signalisieren, kurz der ganze mit der Führung des Schiffes zusammenhängende Dienst zu, während die jüngeren Officiere als »zweite Wachofficiere« den inneren Dienst leiten. Auf kleineren Schiffen lässt der geringere Stand an Officieren diese Zweitheilung der Thätigkeit allerdings nicht zu, sie ist auch nicht so nothwendig; auf den kleinsten Schiffen muss sogar der Gesammt-Detail-Officier in die Wachreihe einspringen.

Der Wachofficier beaufsichtigt in erster Linie den zu steuernden Curs, den Maschinengang, das Ablesen und Hissen der Signale, hält die Position des Schiffes in der Formation der Escadre genau ein und beobachtet die in Sicht befindlichen Objecte; er führt auch alle Manöver aus, welche nicht vom Schiffs-Commandanten oder über dessen Auftrag vom Gesammt-Detail-Officier befehligt werden. Durchdrungen von dem Ernste seiner Aufgabe setzt er stets das beste Wissen und Können für deren Lösung ein; seine Geistesgegenwart darf ihn nie verlassen, das Wohl und Wehe von mehreren hundert Menschen hängt nur zu oft von ihr ab.

Während der taktischen Manöver führt der Commandant das Schiff persönlich, der Navigations-, Wach- und Manöver-Officier sind seine Hilfsorgane für die Befehlsübermittlung und -Ausführung, sowie für den Signaldienst.

Gegen Abend ankert die Escadre vor und in dem Val di Bora, dem nördlichen Hafen von Rovigno, die Torpedoboote legen sich an den gemauerten Quai, welcher nebst einer Eisenbahnverbindung mit dem Binnenlande das Städtchen heben sollte, aber nicht hielt, was er versprach.

Am 25. Mai werden die taktischen Übungen fortgesetzt, die Divisionsmanöver kommen an die Reihe. Zahlreiche Gründe mili-

tärischer und nautischer Natur bedingen die Scheidung einer größeren Flotte in Unterabtheilungen, welche Divisionen genannt werden. In diese Divisionen, je nach ihrer Leistungsfähigkeit und den speciellen Aufgaben der Flotte eingereiht, können die gleichartigen Schiffe ihre besonderen Eigenschaften zweckmäßig ausnützen; gleichzeitig vereinfacht sich die Leitung der Flotte, ihre zu lenken-

Peilen von Landmarken.

den und zu beherrschenden Einheiten werden von der größeren Zahl der Schiffe auf die kleinere der Divisionen verringert. Die Gefahr der Isolierung einzelner Schiffe im Gefechte bleibt nahezu vermieden, da die Schiffe eines kleineren Verbandes eher geschlossen oder im gegenseitigen Contacte bleiben können, als dies bei einer größeren Schiffsabtheilung möglich ist.

Ebenso wie die Zahl der Schiffe innerhalb jeder Division, darf auch die Zahl der Divisionen, aus denen sich eine Flotte zu-

sammensetzt, nicht zu groß werden, weil dies die Ausführung der Evolutionen sehr complicieren und zeitraubend gestalten würde; mit der Zahl der Divisionen wächst infolge der vergrößerten Abtheilungsdistanzen auch die räumliche Ausdehnung einer Flotte, welche dem Signalisieren abträglich ist.

Die gegenseitige Aufstellung der Divisionen, bei unserer Kriegs-Marine »Ordnung« genannt, geschieht in ebendenselben einfachen Figuren, welche sich im Laufe der Zeiten für die Formation der Schiffe im einfachen Manövrierkörper entwickelten; so gibt es eine Kielwasser-, Front-, Staffel- und Keil-Ordnung (diese entspricht dem vorspringenden Winkel), endlich eine Carré-Ordnung. Zur Divisionsdistanz sei bemerkt, dass diese genügend groß bemessen sein muss, um die unbehinderte Entwicklung der Schiffe innerhalb der Divisionen — sowohl für die Kielwasserlinie als für die Frontlinie, welche die größte Längenausdehnung beziehungsweise Breite der Formation erheischen — zu ermöglichen.

Gleich nach dem Auslaufen der Escadre bestimmt ein Signalbefehl des Commandierenden, dass die Torpedoboote bei den Panzerschiffen Ordonnanzdienst zu versehen, und ein zweites Signal, dass »Panther« und die beiden Torpedofahrzeuge »Trabant« und »Komet« eine dritte Division zu bilden haben, welche sich nunmehr in der Kielwasser-Ordnung den beiden schweren Divisionen anschließt; »Lussin« begibt sich als Repetiteur in Luv der Aufstellung und in die Mitte deren Ausdehnung, damit die von ihr wiederholten Signale allen Schiffen gut sichtbar und nicht durch den entwickelten Rauch verdeckt seien.

Bald nachher hisst »Kronprinz Erzherzog Rudolf« das Signal für die Front-Ordnung, welches von der »Lussin« wiederholt und von den Flaggenschiffen beantwortet wird. Anschließend an dieses Signal hissen die drei Divisions-Commandanten die Durchführungsbefehle für ihre Divisionen: die erste vermindert ihre Fahrgeschwindigkeit, die zweite und dritte laufen zu beiden Seiten gegen die neue Rangierungslinie auf; sobald die zweite auf ihrem Platz anlangt, vermindert auch sie ihre Fahrt, beim Eintreffen der dritten Division nehmen die beiden ersten die frühere Geschwindigkeit wieder auf. Die Rangierung wird von Flaggenschiff zu Flaggen-

schiff (auch »Panther« zählt heute als solches) abgenommen, Seecadetten messen die Distanzen; »eine Rotation mehr!«, »Steuermann, im Kielwasser bleiben!« und mit fast mathematischer Genauigkeit halten die Schiffskolosse ihre Posten ein. Die leichten Torpedofahrzeuge haben hiebei eine etwas schwerere Aufgabe, weil sie, wenngleich beweglicher, doch rascher das Moment verlieren.

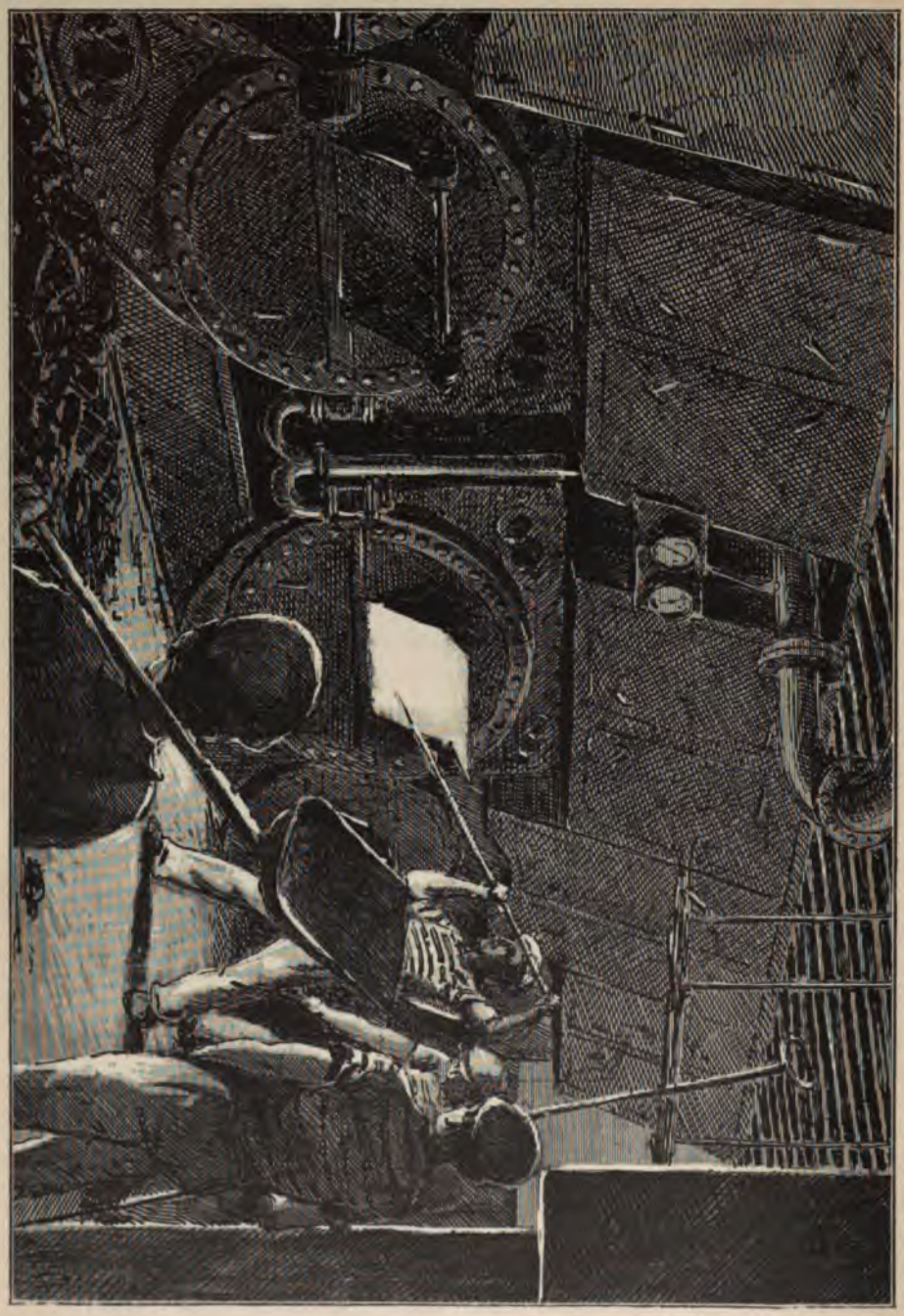
Nicht lange bleibt die Front-Ordnung erhalten, die Signale des Commandierenden bringen steten Wechsel der Grundformationen; bald verschieben und verändern gleichzeitige Wendungen die Positionen, bald drehen die Schiffe im Gegenmarsch (eines nach dem anderen, auf der Wendungsstelle des Vorderschiffes angelangt); eine Division schießt vor, eine andere bleibt zurück, Signale fliegen auf und ab, und so rasch es die zurückzulegenden Distanzen gestatten, entwickelt sich ohne Zaudern und Zögern, mit Sicherheit und Präcision, die Lösung der vom Commandierenden gestellten Aufgabe.

Um die Mittagsstunde brennt die Sonne heiß auf die Schiffe hernieder, die Commandobrücken und das achtere Oberdeck werden mit Zelten aus Segelleinwand gegen die directe Einwirkung der Sonnenstrahlen geschützt.

Ober der Schiffsmitte läuft die »Firstspiere«, eine lange, hölzerne Stange, auf welcher die Zelte aufliegen; an der Bordwand und am Brückenrande ragen hohe eiserne Ständer empor, deren gabelförmiger Kopf ein Stahldrahttau, das »Strecktau«, aufnimmt, welches zum Anbinden der am Zelte befestigten »Nitzel« (kurzer Stücke starken Spagates) dient. Solcherart versichert, vermag das Zelt selbst heftigem Winde zu widerstehen.

Die sonnenseitig gelegenen Cabinen erfreuen sich einer besonders hohen Temperatur, welche sie hauptsächlich der schwarz angestrichenen, eisernen Bordwand verdanken; seinen höchsten Stand erreicht aber das Thermometer begreiflicherweise in den Maschinen- und Kesselräumen.

Von der im Maschinendienste befindlichen Mannschaft haben es an solchen heißen Tagen die »Kohlenmänner« am schlechtesten; sie fördern die benöthigte Kohlenmenge aus den engen, matt beleuchteten und von dichten Staubwolken erfüllten Depots in den



Im Kesselraume.

Kesselraum, in welchem lebhafte Thätigkeit herrscht. Ein Heizer klappt die Feuerthüre auf, der zweite wirft rasch und geschickt neues Brennmaterial auf das Flammenmeer, mit surrendem Geräusche dreht sich der Ventilator, Aschenkübel werden mit den Verbrennungsrückständen gefüllt und schweben in den Transportschachten auf und ab; Unterofficiere der Kesselwache beobachten die Angaben der Manometer und der Wasserstandsgläser. Die übrigen im Dienste stehenden Maschinen-Unterofficiere sind bei bestimmten Theilen der Hauptmaschinen und bei den Hilfsmaschinen eingereiht, sie überwachen mit großer Sorgfalt alle der Reibung ausgesetzten Theile und deren Schmierung. An der Spitze des ganzen Maschinen-Dienstbetriebes steht der Wach-Maschinenbeamte, welcher unermüdlich für die fachgemäß richtige Wartung des ganzen Complexes, für militärische Ordnung und genaue Pflichterfüllung sorgt, da schon das geringste Versehen, die geringste Nachlässigkeit große Schäden am Treibapparate des Schiffes nach sich ziehen kann.

Am Nachmittage nähert sich die Escadre der Insel Lussin; zur Linken ragt der hohe Berg Ossero, zur Rechten bleiben die flachen Eilande Sansego und Unie, selbst auf große Distanzen erkennt auch das unbewaffnete Auge den terrassenförmigen Anbau auf Sansego, sowie das inmitten dieser Insel errichtete Leuchthaus. In langer Reihe steuern dann die Schiffe der schmalen Einfahrt des Hafens von Lussinpiccolo entgegen; »Kronprinz Erzherzog Rudolf« signalisiert noch vor dem Einlaufen die Ankerordnung, jedem Schiffe den Ankerplatz durch Richtung und Distanz vom Flaggenschiff oder von einem Landobjecte bezeichnend. Ist die Einfahrt passiert und eine scharfe Wendung nach steuerbord erfolgt, so befindet sich das einlaufende Fahrzeug in einem prächtigen, von mäßig hohen Bodenerhebungen eingesäumten Hafenbecken, welches schon in der alten Geschichte eine Rolle spielte; Kaiser Augustus und seine Flotte mussten während des Krieges gegen die Liburner, durch Borastürme gezwungen, hier überwintern.

Vor dem freundlichen Städtchen, das sich malerisch einen Berg hinan erstreckt, ankert zuerst auf dem vom Commandierenden bestimmten Platze »Kronprinz Erzherzog Rudolf«; die anderen Schiffe trachten, sobald das Signal »freies Manöver« erfolgte, auf

ihren angewiesenen Ort zu gelangen. »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie« und »Tegetthoff« wenden gegen backbord, »Custoza« läuft gegen steuerbord vor, außerhalb der großen Schiffe steuert die Torpedoflottille gegen ihre mehr unter Land liegenden Vertäu- und Ankerplätze.

300 *m* Westnordwest vom »Kronprinz Erzherzog Rudolf« hat »Prinz Eugen« zu ankern; am Compass steht der Navigations-Officier und beobachtet die langsame Annäherung an die Peilungslinie Westnordwest-Ostsüdost, ein Seecadet misst die Distanzen; der Commandant lenkt sein Schiff nach deren Meldungen, der Anker wurde zum Fallenlassen bereitet, die Backspieren sind »klar« zum Auslegen, die ganze Mannschaft steht stramm an den Ankerstationen, nur die Giggsgasten bereiten ihr Boot zum Streichen. Knapp vor dem Ankerplatze hemmt das Zurückarbeiten mit der Maschine die dem Schiffe verbliebene Fahrgeschwindigkeit; am bestimmten Ort angelangt, wird der Anker fallen gelassen und durch den Zug des mit geringer Geschwindigkeit zurücklaufenden Schiffes in den Grund eingegraben. Nach dem Abtreten von den Ankerstationen löst der Hafendienst den Seedienst ab, der Wachofficier gürtet sich die Feldbinde um, welche während der Wache in See nicht getragen wird; das Gigg legt an, der Commandant begibt sich zur Meldung auf das Flaggenschiff.

Mit scharf prüfendem Blicke beobachten zahlreiche Zuseher am Lande das Ankermanöver der Escadre — ist doch die Insel Lussin jederzeit Stammort bewährt tüchtiger Handelscapitäne und Matrosen, sowie der Sitz rühriger Rhederfirmen gewesen; im innersten Theile des Hafens liegt eine nautische Schule, schräg gegenüber eine große Werfte, welche schon viele vorzügliche Schiffe vom Stapel ließ. Gleich nach dem Signale »Der Verkehr mit dem Land ist gestattet« erscheint so mancher Lussignaner — zum Landgange bereit — auf Deck des Schiffes; aber auch der dienstfreie Stab benützt den sommerlichen Abend zu einem Spaziergang auf der schönen, nach Lussingrande führenden Straße. Späterhin concertiert die Escadre-Musik am Quai, Kriegs- und Handels-Marineure lustwandeln in Gesellschaft einiger verspäteter Curgäste bei den heiteren Klängen in der milden Abendluft.

Am Vormittage des 26. Mai setzt die Escadre das Takticieren im einfachen Manövrierkörper fort, die Torpedoflottille steuert durch den Canal San Pietro di Nembo, besucht die Eilande und Häfen südlich der großen istrischen Inseln und vereinigt sich um 2 Uhr nachmittags mit den schweren Divisionen bei Gruizza, worauf die ganze Escadre gegen den Canal von Zara wendet.

Die allabendliche Rückkehr in Häfen, die dadurch ermöglichte, fast klaglose Verproviantierung und das andauernd schöne Wetter lassen vorläufig den Aufenthalt in See nur wenig von der Hafenthätigkeit abstechen; Schulen und Exercitien nehmen auch in See ihren ungestörten Fortgang, der bemerkenswerteste Unterschied liegt nur in der Art des Wachdienstes. Inwieweit dessen veränderte Ausübung die Seeofficiere betrifft, wurde bereits erwähnt; doch treten auch für die Mannschaft gewisse Modificationen ein, an Stelle des Dienstquartiers befindet sich eine ganze Division im Dienste. Fünf Minuten vor dem normalen Wachwechsel treten beide Divisionen zum Appell an, mit dem Schlage der betreffenden Stunde wird die nunmehr wachfreie Division zu ihrer Schule oder Beschäftigung entsandt, innerhalb der »aufkommenden« Division bestimmt der Divisionsführer eine Bemannung für den stets zum Streichen bereiten Rettungskutter, dann die Posten an der Rettungsboje und die Ausluger, worauf alle Posten durch Mannschaften der neuen Wache abgelöst werden.

Die Ausluger haben auf nicht getakelten Schiffen ihren Standort in der Gefechtsmars oder auf der Commandobrücke, sie überwachen den ganzen Horizont und melden jedes in Sicht kommende Object, sowie jede ungewöhnliche Erscheinung dem Wachofficier.

Das Postenquantum wird in See aus beiden Divisionen gleichartig zusammengesetzt; jede Division stellt hiezu doppelt so viel Mann, als Posten zu bestreiten sind, die zur Dienst-Division gehörende Hälfte des Postenquantums versieht jeweilig den Postendienst. Alle Deckposten, der Aufführer und der Hornist entfallen während des Aufenthaltes in See, der Commandant des Postenquantums führt seine Leute selber auf; Ehrenbezeigungen dieser Wachabtheilung, wie sie für den Hafenaufenthalt vorgeschrieben sind, finden nicht statt.

Vor Zara ankert die Escadre wieder gleichzeitig und in ähnlicher Ordnung wie vor Cittanuova, die Torpedoboote vertäuen sich im inneren Hafenbassin zunächst des Kohlenmagazins und beginnen sogleich mit der Ergänzung ihres stark verringerten Kohlenvorrathes. Den Schiffen wird »Feuer abbrennen« signalisiert, weil der Hafenaufenthalt sich bis Montag den 30. Mai ausdehnen soll, den Torpedobooten »Feuer zurückschieben«, weil sie am nächsten Tage zu Küstenfahrten auszulaufen haben.

Am nächsten Morgen bringt die Anwesenheit der Escadre reges Leben in den Hafen: die Torpedoboote verlassen ihn grup-

Boote auf Kriegsfuß.

penweise und steuern nordwärts, die Schiffe bemannen auf ein Signal des Flaggenschiffes ihre Boote zur Landung. Unter Bord des »Tegetthoff«, dessen Gesammt-Detail-Officier Commandant der Escadre-Boots- und Landungsoperationen ist, vereinigen sich die sechs Bootscolonnen; jener des »Kronprinz Erzherzog Rudolf« und der »Custoza« schließen sich die Boote der »Lussin« und des »Panther« an. Die zweite Dampfbarkasse des »Tegetthoff« ist »Flaggenschiff«, führt den Landungs-Corps-Commandanten und dessen Stab am Bord; dies zu kennzeichnen, weht an der Spitze des eingesetzten Signalmastes ein Anciennetäts-Stander. Dem gehissten Signal entsprechend, formieren sich die Boots-Abtheilungen in der Kielwasser-Ordnung und steuern in weitem Bogen gegen den Quai, auf ein zweites Signal an dessen Treppen anlegend und die Mann-

schaften ausschiffend. Mit großer Präcision erfolgt die Aufstellung der Landungstruppe: am rechten Flügel bilden die Compagnien der sechs Panzerschiffe zwei Bataillone (zu drei Compagnien), hieran schließt sich die Halbcompagnie der »Lussin« als Geschützbedeckung, dann die Landungs-Artillerie, bestehend aus drei Batterien mit je zwei Geschützzügen, insgesammt zwölf Feldgeschützen und sechs Munitionswagen, endlich die Feld-Ambulanz; am Landungsplatze bleibt zu dessen Deckung die Halbcompagnie des »Panther« zurück.

Die erste seitens aller Escadreschiffe gemeinsam vorgenommene Landung dient hauptsächlich zur Einübung der Zusammengehörigkeit und des Zusammenwirkens aller betheiligten Factoren; durch Wahl erschwerter Landungsverhältnisse und bestimmter Aufgaben streben spätere Übungen die Erreichung ihres eigentlichen Schulzweckes an.

Die Torpedoboote berühren mittlerweile Gegenden, deren Scenerien zu den schönsten unserer Küste zählen. An die nordwärts von Zara flach verlaufende Landzunge reicht das fingerförmig gegliederte Südende der salzproducierenden Insel Pago, mit dem Festland eine Reihe pittoresker Canäle einschließend, während den Hintergrund die schroffen Felswände des hoch ansteigenden, schneebedeckten Velebitgebirges bilden; zu Füßen dieser Bergzüge liegt der langgestreckte Morlaccacanal, in seinem südlichen Ende, welches einem nordischen Fjorde gleicht, Canale della Montagna genannt. Nach Doublierung einer malerischen, an der Südostspitze Pagos den schmalen Meeresarm beherrschenden Ruine wenden die Torpedoboote in den Montagnacanal, zur Rechten erstreckt sich kahles, von den winterlichen Borastürmen arg heimgesuchtes Land, zur Linken schäumen in den tiefausgewaschenen Felsklüften kleine Wasserbäche, welche den schmelzenden Schnee thalab führen; in der Mitte des Canals liegen die Schiffahrt erschwerende Felsenriffe, welche von zahllosen Möven besiedelt sind, — der gefiederte Schwarm erhebt sich kreischend in die Lüfte, verjagt durch den Wellenschlag der pfeilschnell vorüberfahrenden Torpedoboote.

Am Fuße der sagenreichen, vegetationslosen Bergwände haben Jahrtausende den vom Sturme verwehten und vom Regen herabgeschwemmten Humus gesammelt, in grünenden Oasen leuchten

weiße Convente — ein lebhafter Contrast zu den Ruinen eines altvenetianischen Castells und neuerer Fischerhütten des gegenüberliegenden Örtchens Razance, dessen erst kürzlich angelegter Quai von den Torpedobooten besucht wird. Loth und Messleine exploitieren den kleinen Hafen für die Zwecke der Torpedoboots-Navigation, bereitwillig gibt der Kaplan des ärmlichen Dorfes die gewünschten Aufschlüsse: trinkbares Wasser hätten sie wohl keines, dieses müsste zwei Stunden weit über dem Berge geholt werden, und Lebensmittel nicht immer genügend für den eigenen Bedarf — —

Bald ziehen die flüchtigen Besucher weiter nach dem Süden, bis sich ihnen eine steile Felsschlucht öffnet: die Einfahrt in das Meer von Novigrad, welches ein ziemlich großes, einem Binnensee ähnliches Becken ist; doch noch immer weiter geht die Fahrt, denn an das Becken von Novigrad, mit diesem durch einen schmalen, stark gewundenen Canal vereinigt, schließt sich das kleinere Mare di Karin. Am Südende des an dieser Stelle tief in das dalmatinische Festland reichenden Meeresarmes kehren die Boote um, sie halten dann Mittagsrast vor dem Städtchen Novigrad, in dessen Castell vor fünfhundert Jahren die Anhänger Karl des Kurzen die unglückliche Königin Elisabeth von Ungarn gefangen hielten und erdrosselt über die Festungsmauer schleuderten, als Befreiung nahte.

Im Osten des Mare di Novigrad mündet die Zermanja, an deren oberem Flusslaufe das gewerbfleißige Städtchen Obrovazzo liegt; leider ist den Torpedobooten dessen Besuch verwehrt: das zwischen steil aufragenden und zerklüfteten, reizvollen Felswänden eingeengte Bett des Flusses besitzt zahlreiche, in ihrer Lage stets wechselnde Bänke, deren Schlamm so zähe ist, dass Fahrzeuge, die dort aufsitzen, buchstäblich ausgegraben werden müssen, um wieder flott zu werden.

Spät abends kehren die Torpedoboote nach Zara zurück, lassen die Kesselfeuer abbrennen, beendigen die Kohlenergänzung und haben nunmehr zwei Hafentage vor sich, welche zur allwöchentlichen Reinigung der Maschinen und Kessel verwendet werden.

Sonntag wird die Messe auf »Custoza« gelesen, gegen Mittag beginnt — speciell auf diesem Schiff, auf »Kronprinz Erzherzog

Rudolf« und »Tegetthoff« — ein reger Fremdenbesuch. Hier demonstrieren Officiere einigen Damen die Einrichtungen eines Commandothurmes, dort haben rothkäppige Canalesen einen Landsmann gefunden, der als Heizer seine Dienstzeit absolviert und es sich nicht nehmen lässt, der verwundert umherschauenden Begleitung — die Aschenhissmaschinen im Detail zu erklären; er versteigt sich sogar dazu, ihnen ein Thurmgeschütz zu schildern, kehrt aber gleich wieder zum Aschenwinch zurück, das er zu bedienen und zu reinigen hat und welches ihm daher entschieden mehr imponiert, als die Monstrekanone. Fröhliches Lachen und Gläserklingen dringt aus der Cadettenmesse, vor der zwei Cylinder hängen; mit verschmitztem Gesichte setzt die Cadettenordonnanz den einen auf und grüßt gravitätisch die mit Bierflaschen vorbeieilenden Officiersdiener. Bootsmann und Profoß machen allerdings schiefe Gesichter, der eine denkt an das Deck, dessen Weiße merklich abnimmt, der andere befürchtet den Schmuggel geistiger Getränke, bei dem er schon so manches, mit den Satzungen des Reglements weniger, dafür mit dem Geschmack ihres »Stipe« oder »Frane« besser vertrautes Mütterchen ertappte.

In der Officiersmesse des »Kaiser Max« ist nachmittags sogar »ästhetischer« Thee; ein schöngeistiger Schiffsfähnrich und der Commissär haben Damen eingeladen, welche mit einiger »Verwandtschaft« anrücken. Das ästhetische Gespräch rächt sich mit der Zeit an den Anstiftern, die auf einmal mit den Müttern allein in der Messe zurückgeblieben sind, während die jüngeren Damen, mehrere Officiere und Seecadetten sich auf dem Achterdeck zu den Klängen von zwei Ziehharmonikas drehen und ein improvisiertes, doch heiteres Tanzvergnügen der schönsten Rede vorziehen.

Montag morgens, nachdem noch frische Lebensmittel für zwei Tage eingeschifft wurden, verlässt die Escadre die Hauptstadt Dalmatiens; die Torpedoflottille, welche einen Nachtangriff auf die Panzerschiffe auszuführen hat, erhält »freies Manöver« und verschwindet alsbald durch den südlich gelegenen Canal von Pašman, die schweren Divisionen steuern zuerst nordwärts und später in die offene See.

Den Rest des Vormittages füllen taktische Übungen aus, nach Bestimmung des Mittagspunktes wird eine Cursrichtung aufgenommen,

welche an der Westküste der Insel Lissa vorbeiführt. Späterhin ordnen noch Signale des Commandierenden an, dass vom Anbruche der Dunkelheit bis nach Beendigung des Angriffes der Torpedoflottille alle Lichter zu verdecken sind und dass die Abwehr des Angriffes im Blindfeuer zu erfolgen habe.

Internationalen Gesetzen zufolge müssen alle Schiffe — zur Vermeidung von Seeunfällen durch Zusammenstoß — während der Nacht, d. i. vom Sonnenuntergange bis zum Tagesanbruche, genau bestimmte Laternen, die Hafen- oder Positionslichter, führen, um mit diesen ihren Ankerplatz, beziehungsweise die Art und Richtung ihrer Bewegung, zu kennzeichnen. Verankerte Schiffe bringen am Bugflaggenstock oder am Fockstage, dann über dem Heck je eine weiße Laterne an; das Buglicht muss sich um mindestens 5 *m* höher befinden, wie das am Heck ausgesetzte. Schiffe in Bewegung führen steuerbord eine grüne und backbord eine rothe Laterne, deren Leuchtkreis sich von der Kielrichtung bis etwas über die Dwarslinie (dwars: senkrecht auf die Kielrichtung) nach achter erstreckt; seitlich angebrachte Schirme verhindern, dass die betreffende Laterne auch von der anderen Bordseite gesichtet werden könne. Dampfschiffe in Fahrt setzen außer diesen beiden Positionslaternen auch noch ein weißes »Focklicht«, dessen beleuchteter Sector der Summe beider färbigen Lichtkreise gleich ist, in einer Höhe von mindestens 6 *m* über dem Schiffsrumpf am vordersten Maste.

Schleppende Dampfer führen zwei oder drei Focklichter untereinander, je nachdem die Länge ihres Schleppzuges weniger oder mehr als 180 *m* beträgt; Schiffe, welche aus irgend einem Grunde manövrierunfähig sind, zeigen dies bei Tag durch zwei gehisste schwarze Bälle, bei Nacht durch zwei rothe Laternen an; wenn ein Schiff Telegraphenkabel legt oder lichtet, so hisst es an Stelle des Focklichtes drei Laternen senkrecht übereinander, deren oberste und unterste mit einem rothen, und deren mittlere mit einem weißen Glase versehen ist. Wenn ein Schiff von einem anderen überholt wird, so hat es über dem Heck ein weißes Licht oder ein Flackerfeuer zu zeigen; Segler kleinster Gattung sind von der ständigen Führung der Seitenlichter enthoben, müssen aber bei der An-

näherung eines anderen Schiffes rechtzeitig und in richtiger Lage eine roth-grüne Laterne zeigen. Die Außerachtlassung der vorstehend nur ganz kurz wiedergegebenen Vorschriften unterliegt strengster Ahndung.

Aus der gegenseitigen Lage der beiden Seitenlichter, welche dem Gesetz entsprechend auf mindestens zwei Seemeilen sichtbar sein müssen, und des von Dampfern geführten Focklichtes, welches sogar auf mindestens fünf Seemeilen sichtbar zu sein hat, endlich aus der Verschiebung dieser Lichter vermag man leicht die Position und Bewegungsrichtung eines gesichteten Schiffes zu bestimmen; so werden zum Beispiele die färbigen Lichter nur dann gleichzeitig zu sehen sein, wenn das andere Schiff direct gegen den Beobachter steuert.

Nach dieser Abschweifung wieder zu der Escadre zurückkehrend, welche den Angriff der Torpedoflottille gewärtigt, sei mit Bezug auf die letzterwähnten Signale des Flaggenschiffes noch Folgendes bemerkt: das Verdecken der Positionslichter bei kriegsmäßigen Übungen ist mitunter sehr vortheilhaft, weil hiedurch die Suppositionen der Übung den Verhältnissen des Krieges ähnlicher werden; das Blindschießen ist einerseits eine Vorschule für das Scheibenschießen, anderseits bei gewissen Manövern nothwendig, um den Moment des »Feuer eröffnen!«, die Dauer des Schießens, die Anzahl abgegebener Schüsse u. a. m. zu markieren.

Nach Sonnenuntergang springt eine leichte südöstliche Brise auf, der früher heitere Himmel bedeckt sich ziemlich rasch mit dichten Wolken, aus der Richtung des Windes macht sich eine leichte Dünung der See bemerkbar. Auf allen Schiffen beginnt der verschärfte Wachdienst, die an Zahl gegen sonst bedeutend vermehrten Ausluger werden von der im Dienste befindlichen Division aufgeführt, die Projectoren erprobt; dann setzt sich die nicht am Posten befindliche Mannschaft der Beigeschütze, Schnellfeuer-Kanonen und Projectoren in der Nähe ihrer Stationen auf das Deck, allgemein wird scharfer Auslug gehalten; die eine Hälfte der Seeofficiere und Seecadetten versieht den Dienst auf der Brücke, bei den Geschützabtheilungen und Projectoren, die andere kann sich zur Ruhe begeben.

Um 8 Uhr abends erfolgt der Wachwechsel; die in Dienst Kommenden bewaffnen sich und lösen ihre Vorgänger an den betreffenden Stationen ab, worauf die nunmehr freie Wache antritt, die Waffen versorgt und angekleidet in den Hängematten der Ruhe pflegt.

Die Dunkelheit nimmt zu, der Meereshorizont ist nicht mehr zu unterscheiden; von Zeit zu Zeit blitzen einzelne Projectoren auf und suchen die nächstliegende Meeresfläche ab, ein verdächtig scheinender Gegenstand gibt beinahe Anlass zu falscher Alarmierung, qualificiert sich aber rechtzeitig als harmloses Fischerfahrzeug.

Gegen 9 Uhr, der Mond hat sich mittlerweile hinter den stets dichter aufsteigenden Wolken versteckt, leuchtet der vordere Backbord-Projector des »Kronprinz Erzherzog Rudolf« auffallend lange nach einer bestimmten Richtung, was auch »Tegetthoff« veranlasst, seine Projectoren dorthin zu dirigieren; bald darauf lässt sich im blendenden elektrischen Lichte die gut sichtbare Bugwelle eines mit Volldampf heranstürmenden Torpedobootes erkennen, die aufleuchtenden Projectorenstrahlen der »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie« entdecken überdies den »Panther«, welcher seine Flottille zum Angriffe führt. Fast zu spät bemerkt »Custoza«, dass auch von der anderen Bordseite eine Torpedobootsgruppe angreift, alle Projectoren spielen, alle leichten Geschütze feuern, Schuss um Schuss rollt nun über die See, in den dröhnenden Schall der Kanonen mischt sich das Knattern der Gewehrsalven, und von der leichten Brise getrieben, ziehen die weißen Wolken des Pulverdampfes als helle Nebelschleier durch das elektrische Licht. »Komet« wechselt im Vorüberfahren einige Schüsse mit »Lussin« und trachtet seinen Torpedo gegen »Kaiser Max« zu lancieren, wird aber von diesem Schiffe rechtzeitig und mit lebhaftestem Geschützfeuer abgewehrt.

Die Intensität des Schießens nimmt dann allmählich wieder ab, Signale des Commandierenden stellen die Übung ein, die Positionslichter werden aufgedeckt; »Panther« sammelt die Flottille und schließt sich mit dieser der Queue der Formation an.

Nach Mitternacht frischt der Scirocco und bringt leichten, doch stetig zunehmenden Seegang, welcher anfangs nur die Torpedofahrzeuge und Torpedoboote mit seinem Gischt überschüttet,

ABGEWIESENER

BOOTS-ANGRIFF.

)BOOTS-ANGRIFF.

späterhin aber auch den größeren Schiffen fühlbar wird; bei Tagesanbruch sind die hohen Bergketten der süddalmatinischen Festlandsküste und der Insel Meleda in Sicht, die höchsten Gipfel tauchen bereits in undurchdringliche Wolkenbänke.

Um 7 Uhr verlangt das Flaggenschiff den Frührapport der unterstehenden Schiffe, welche hierauf in der Reihenfolge ihrer Postennummern fünf Zahlensignale hissen; diese Signale bedeuten:

. . . . . Kranke,
Proviant auf . . . . Tage,
Trinkwasser auf . . . . Tage,
Steinkohlen (bei Heizung aller Feuer) auf . . . . Stunden und
Maschinen-Betriebsmaterial auf . . . . Stunden.

Wenige Stunden später steuert die Escadre gegen die steile, der Einfahrt in die Bocche di Cattaro weit vorgeschobene Landzunge, deren südlichster Ausläufer, die Spitze d'Ostro, eine Semaphorstation und ein terrassenartig ansteigendes, gemauertes Fort trägt; für die Semaphorstation wird das internationale Erkennungssignal gehisst.

Ähnlich wie jede Kriegs-Marine für ihren Gebrauch eigene Signalflaggen und auf deren Combinationen aufgebaute Signalbücher besitzt, existieren auch internationale Signalflaggen und ein zugehöriger Codex; den Erkennungssignalen der einzelnen k. und k. Kriegsschiffe, die im gegenseitigen Verkehr innerhalb der Flotte verwendet werden, entsprechen auch internationale Signale, welche den Namen, unter dem jedes Kriegs- und Handelsschiff registriert ist, ausdrücken. Mancher Zeitungsleser wunderte sich vielleicht schon oftmals über »Schiffs-Nachrichten«, denen zu entnehmen ist, dass dieses oder jenes Fahrzeug die Insel Soundso passierte oder da und dort, mitten im Ocean, angetroffen wurde; es erregte sein berechtigtes Erstaunen, wieso man gerade das eine Schiff unter den tausenden seiner seefahrenden Kameraden zu erkennen vermochte — des Räthsels Lösung liegt eben im internationalen Erkennungssignale, welches in Sichtweite eines Semaphors oder bei einer Begegnung in hoher See gehisst, abgelesen und dem betreffenden Ursprungshafen telegraphisch mitgetheilt worden ist.

Zu den landschaftlich schönsten Punkten der ganzen Erde zählt auch der Golf von Cattaro; als vielfach gegliederte Bucht reicht die Adria an dieser Stelle tief ins Land bis zum Fuße der Schwarzen Berge, grünende Abhänge und nackter Fels spiegeln sich in den tiefblauen Meeresfluten. Die Einfahrt dieses zweiten Kriegshafens unserer Monarchie schützen verschiedene Festungswerke, im Hintergrunde, beim Städtchen Castelnuovo, tauchen gigantische Mauertrümmer als Überreste spanischer Befestigungen dieses wichtigen Platzes auf; links liegt die Bucht von Topla, rechts die Rhede von Melinje, welche in den Canal von Kumbor übergeht; bei der letztgenannten Ortschaft endet jener Seeraum, der fremden Kriegsschiffen ohne besondere Ermächtigung zugänglich ist. Dann treten die Berge wieder zu beiden Seiten zurück und schließen die ausgedehnte Bucht von Teodo ein, an welcher die gleichnamige, neue und anwachsende Marinestation liegt; die Enge Catene führt zu den Buchten von Morinje und Cattaro.

Teodo ist derzeit nur ein wichtiger Kohlenstapelplatz unserer Flotte, soll aber im Laufe der Zeit kleinere Werkstätten und eine Torpedobootsstation erhalten; immergrüne Pflanzen, Palmen und Eucalypten sind als Beginn einer Parkanlage angepflanzt, die im Vereine mit Lawn-Tennis-Plätzen und Kegelbahnen den Stäben der häufig vor Teodo liegenden Escadre Zerstreuung und Erholung bietet. An den marine-ärarischen Grund reihen sich wenige, dürftige Häuser, vor ihm liegt unter Land das Stationskanonenboot »Kerka«, welches alle sechs Wochen eine Kreuzung an die montenegrinische Küste ausführt.

Um 2 Uhr ankert die Escadre vor Teodo, worauf — als am letzten des Monates — die Auszahlung der Mannschaft erfolgt; alle Mann treten chargenweise an, werden vom Profoßen der Reihe nach nominell aufgerufen und erhalten vom Schiffs-Rechnungsführer im Beisein eines Officiers ihre Löhnung und Zulage. Die Hälfte der Schiffslöhnung wird als »Depositum« rückbehalten und dem Manne, falls er dies wünscht, nach der Ausschiffung, sonst bei seiner dauernden Beurlaubung ausgefolgt; im zweiten Falle gehört es keineswegs zu den Seltenheiten, dass einzelnen Leuten ganz beträchtliche Beträge ausbezahlt werden. Freiwillig über die Präsenzdienstpflicht weiter dienenden Unterofficieren wird —

analog wie beim Heere — die Dienstesprämie verliehen; mit der Führung eines Details sind fast immer ganz ansehnliche Zulagen verbunden, welche auch für Geschütz- und Torpedomeister, Instructoren, Vormeister und Heizer festgesetzt sind.

Am nächsten Tage geht die Escadre wieder in See und übt Divisionsmanöver, die Torpedoboote kreuzen bis Spizza, dem südlichsten Gebiet unserer Monarchie, welches ihr im Jahre 1878 von der Türkei abgetreten wurde. Der Stab behebt vormittags seine Gebüren, die im Gegensatze zu der Mannschaftslöhnung nicht am letzten, sondern am ersten Monatstage fällig sind.

Am 2. Juni findet allgemeine Landung statt, welcher diesmal eine Gefechtsübung zugrunde liegt; die Halbcompagnie des »Panther« markiert den Gegner, landet zwei Stunden vor Beginn der Übung und besetzt das hügelige, die Straße nach Cattaro beherrschende Terrain. Nach einer Beschießung der Uferstrecken durch die Geschützboote laufen alle Boote auf den Strand, rasch sind die Infanterie- und Geschützabtheilungen formiert, die Bootscolonnen für die Wiedereinschiffung bereitet, der Signalmast für den Verkehr mit der Escadre aufgestellt; die gelandeten Truppen entwickeln sich alsbald zum regelrechten Landgefechte, die Batterien greifen wiederholt in dessen Gang ein und erklimmen dominierende Höhen. Der gut gedeckte Gegner wird endlich mit dem Bajonnett aus seiner Stellung geworfen und zum Rückzuge gezwungen, die Übung mit einer Defilierung beschlossen. Stramm marschieren die Bataillone, rasselnd und klirrend rücken die Batterien an; je 10 Mann ziehen ein Geschütz, je 6 einen Munitionskarren an den weißgewaschenen Gurten; mit der Genfer Conventionsflagge schließt sich die Ambulanz, mit Signalmast und Zugehör die Signalabtheilung an, welcher schließlich der »Feind« folgt, durch das angelegte Tuchhemd von der übrigen, in den sommerlichen Leinenkleidern adjustierten Truppe abstechend. Gefechtsübung und Defilierung legen beredtes Zeugnis dafür ab, dass sich unsere Matrosen auch als Landtruppe der erforderlichen Geschicklichkeit und Tüchtigkeit erfreuen.

Sonntag wird auf »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie« Messe gelesen, anschließend hieran inspiciert der Escadre-Commandant dieses Schiff und dessen Mannschaft.

Nachmittags benützt ein Theil der Stäbe und der ans Land beurlaubten Mannschaft die nach Cattaro verkehrenden Localdampfer, um dieser Stadt einen kurzen Besuch abzustatten, die übrigen Landgänger zerstreuen sich in dem zu kleineren Fußtouren anregenden Gelände; ein speculativer Wirt in Teodo sorgt wohl auch während der Anwesenheit der Escadre durch das Engagement einer Volkssänger-Gesellschaft dafür, dass sein Bier nicht stehen bleibe.

Geschütz-Scheibenschießen. (Rammkreuzer »Kaiser Franz Joseph I.«)

Vom 6. bis 11. Juni werden nach einem vom Escadre-Commando festgestellten Programme die Lancierübungen und das Scheibenschießen mit Schnellfeuer-Kanonen und Geschützeinsatzläufen vorgenommen; während beispielsweise am ersten Tage »Kaiser Max« und »Prinz Eugen« in den Buchten von Topla und Krtole gegen die von Torpedobooten geschleppte Quirlscheibe lancieren, beschießen in hoher See »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie« und »Tegetthoff« die durch »Trabant« und »Komet« mit großer Fahrgeschwindigkeit geschleppten Netzscheiben.

Bei den Schießübungen rückt der instructive Zweck an die erste Stelle, man trachtet dieselben thunlichst den Verhältnissen des Ernstfalles anzupassen; mit dem Scheibenschießen der Schnellfeuer-Kanonen und aus den Einsatzläufen wird begonnen, hieran reiht sich das sogenannte »calibermäßige« Schießen, bei welchem die schweren Geschütze das hiefür bestimmte Ausmaß ihrer Übungsgranaten verwenden, dann das Scheibenschießen aus den mit Geschützen armierten Booten, und schließlich das Nachtschießen der Schnellfeuer-Kanonen. Da ein calibermäßiger Übungsschuss eines schweren Geschützes recht kostspielig ist (beim 30·5 *cm*-Geschütze kostet eine Übungsgranate 130, die zugehörige Pulverladung 75 fl.), lässt man aus finanziellen Rücksichten eine billige Vorschule, das Schießen aus den Einsatzläufen, vorangehen; dies sind Läufe kleincalibriger Schnellfeuer-Kanonen, welche im betreffenden großen Geschütz eingesetzt werden und eine ziemlich gute Schule im Erfassen des Zieles und rechtzeitigen Abfeuern ermöglichen, wenngleich deren Geschoss nur eine beschränkte Tragweite besitzt.

Von besonderer Wichtigkeit sind auch die Lancierübungen der Schiffe und Torpedoboote. Ein gut einlancierter Torpedo neuerer Erzeugung hält seine Bahn und Geschwindigkeit fast vollkommen verlässlich ein, das Gelingen einer Lancierung liegt daher hauptsächlich in der erworbenen Übung und Geschicklichkeit des den Lancierzeitpunkt erspähenden und das Ausstoßen des Torpedos anbefehlenden Officiers. Dieser muss die Geschwindigkeit des Zielobjectes abschätzen und mit der ihm genau bekannten Schnelligkeit des bereiteten Torpedos combinieren; denn im Gegensatze zur Kanonenkugel, deren Flugzeit nahezu verschwindend gering ist, braucht selbst der schnellaufendste Torpedo zur Zurücklegung der Lancierdistanz so lange, dass sich in der gleichen Zeit auch ein mit mäßiger Geschwindigkeit fahrendes Panzerschiff um mindestens seine Schiffslänge vorwärts bewegt. Als vorzügliche Schule für diese Abschätzungen und die Wahl des richtigen Lanciermomentes dienen eben die Lancierübungen der Schiffe und Torpedoboote.

Eine Probelancierung mit ganz kurz tempiertem Torpedo geht behufs Constatierung des ordnungsmäßigen Spieles der Apparate stets voraus, die nachfolgenden Übungslancierungen theilen sich in

solche gegen eine fixe Scheibe und solche gegen eine bewegliche Scheibe; als fixes Ziel dient eine verankerte Segeltuchpyramide, als bewegliches der »Quirl«. Wer sich unter dieser Bezeichnung eine besonders geartete Vorrichtung erwartet, dürfte enttäuscht vernehmen, dass diese nichts anderes ist, als ein langes Tau, an dessen einem Ende hintereinander drei entsprechend große, hölzerne Quirl (oder »Sprudler«, wie sie der kochende Genius am häuslichen Herde handhabt) in horizontaler Lage angebunden sind; das zweite Tauende nimmt ein Torpedoboot an Bord und spannt sich vor — je rascher es fährt, desto größer wird die dreifach aufgesprudelte Welle, welche ein gut sichtbares Zielobject abgibt. Andere Arten von Schleppscheiben könnten den eventuell vorzeitig aus dem Wasser emporschnellenden Torpedo bei der Berührung empfindlich beschädigen. Torpedoboote lancieren auch mit älteren, ausrangierten Torpedos, denen eine wenig Widerstand bietende, gewissermaßen als Puffer eingeschaltete Manöversprengpatrone aufgesetzt wird, gegen ein fahrendes Schiff. Bei allen Lancierübungen ist stets ein Taucherboot zur Hand, um gesunkene Torpedos sofort fischen zu können; kostet doch ein nichtgeladener 35 *cm*-Torpedo 3060, ein 40 *cm*-Torpedo 4590 fl. in Gold.

Montag den 13. Juni verlässt die Escadre Teodo, setzt außerhalb der Spitze d'Ostro in westnordwestlichen Curs und nimmt vormittags taktische Evolutionen vor; nachmittags wird die Fahrgeschwindigkeit von zehn auf acht Seemeilen herabgesetzt und der Signalverkehr auf große Distanzen geübt.

Nach Einbruch der Dunkelheit lässt der Admiral eine weitere Vergrößerung der einzuhaltenden Distanzen und eine Signalübung mit Projectoren durchführen; gegen Morgen vereinigt sich die Escadre wieder und ankert bald darauf im Hafen San Giorgio der steinigen Insel Lissa, auf welcher jedes Fleckchen Erde für den Weinbau ausgenützt ist. Unter der glühenden Sonne — Lissa ist der nördlichste Ort Europas, an dem Dattelpalmen im Freien fortkommen — reift dort die Traube zur höchsten Vollendung und liefert, dank auch dem vortrefflichen Boden, einen außergewöhnlich starken, doch vorzüglichen und billigen Wein. Da ein Liter desselben selten mehr als 18 kr. kostet, hegen Gesammt-Detail-Officier

und Profoß manche Bedenken gegen den Verkehr der Mannschaft mit dem Lande. — —

Den kleinen, von den Fluten des Meeres bespülten Kirchhof überragt ein massiver steinerner Löwe, das Grabmal der Gefallenen jener denkwürdigen Seeschlacht, welche die Flagge unserer Marine mit immergrünem Lorbeerreise schmückte; um das Monument ist die Ankerkette des »Formidabile« gespannt, die von diesem Schiffe nach heldenmüthigem Kampfe gegen die Landbefestigungen des Hafens zurückgelassen werden musste. Lange schon ist Lissa keine Seefestung mehr, die Forts verfielen, aus ihren Quadern baut man Heimstätten friedliebender Thätigkeit, über dem Wassergrabe der gesunkenen italienischen Panzerschiffe und der drei Jahre später

Scheibenschießen mit dem Bootsgeschütze.

unweit Lissas in die Luft geflogenen österreichisch-ungarischen Fregatte »Radetzky« badet sich die Sonne in tiefblauer Flut, rollt die vom Sturme gepeitschte Woge dahin — wie rasch vollzieht sich doch aller Wechsel auf Erden!

Nach dem Einlaufen der Escadre setzen alle Schiffe die großen Boote aus; am nächsten Tage wird das Schießen mit den Boots- und Landungsgeschützen vom Strande gegen eine in See treibende Zielpyramide ausgeführt und nach Einbruch der Dunkelheit mit dem Scheibenschießen der mit Schnellfeuer-Kanonen armierten Dampfbarkassen beendet.

Den Vormittag des 16. Juni füllt das Einsetzen der Boote aus, nachmittags geht die Escadre für zwei Nächte und den dazwischenliegenden Tag in See, um den so wichtigen Vedetten- und Nachrichtendienst zu üben und durch Torpedobootsangriffe zu ergänzen;

am 18. Juni, gegen Mittag, vertäuen sich die Schiffe wieder auf ihren früheren Plätzen im Canale von Fasana.

Aus Pola werden große Schleppscheiben gebracht, inner- und außerhalb des Canales von Fasana herrscht in den nächsten Tagen ein reger Schiffsverkehr seitens der Escadre; tagsüber erfolgt das calibermäßige Scheibenschießen, und meilenweit, dumpf dröhnend, dringt der Laut schwerer Geschütze, hinter dem durchschlagenen Ziele ricochettieren die mächtigen Granaten; im Dunkel der Nacht blitzen Projectorenstrahlen über die spiegelnde Flut und beleuchten den Schnellfeuer-Kanonen ihr Ziel.

Als letzte Übung der ersten Ausrüstungsperiode zählen die am 22. und 23. Juni vorgenommenen Manöver mit Gegenseitigkeit, bei welchen die beiden schweren Divisionen nach festgesetzten Regeln gegen einen markierten Feind, gegeneinander und gegen die Torpedoflottille kämpfen; diese »Gefechtsbilder« sind geeignet, die Ausnützung einzelner Factoren, als besseren Panzerschutz, zahlreichere Schnellfeuer-Artillerie, höhere Schiffsgeschwindigkeit, gutes Steuervermögen, schematisch zur Darstellung zu bringen; Annäherungen unter eine bestimmte Distanz müssen allerdings aus Sicherheitsgründen unterbleiben.

Für die Schiffe der zweiten Division beginnt nun eine bewegte Zeit; Inspicierungen durch den Divisions-Commandanten, Vorbereitungen zur Außerdienststellung und Verfassung aller Schlussberichte halten den Stab in vollem Athem, die Nummern im Exhibiten-Protokolle des Escadre-Commandos bekunden eine merkliche Zunahme. Es ist dies eine Periode, in welcher der Gesammt-Detail-Officier aus Princip (nicht aus Überzeugung!) mit dem ganzen Um und Auf seines Schiffes unzufrieden scheint, mit Bedauern constatiert, dass der Tag nur 24 Stunden zählt; manchmal, wie ein flüchtiger Sonnenstrahl, gleitet wohl ein Lächeln über sein Gesicht, dann ruft er den Bootsmann, seinen Famulus: »Unsere Boote sind doch schöner gehalten wie die drüben!« »Jawohl, Herr Corvetten-Capitän, und so rein, wie wir außenbords, ist auch kein anderes der Escadreschiffe!« Selbst der Commandant steht unter dem Banne der bevorstehenden Inspicierung, welche dem Admiral die Überzeugung von der Schlagfertigkeit, der Haltung und dem Dienstbetriebe des

Schiffes verschaffen soll; scharfe Fragen des Inspicierungsprotokolles eröffnen das verborgenste Detail dem geübten Auge des Vorgesetzten.

»Gefechtsalarm!« »Jawohl, Herr Admiral. Hornist: Gefechtsalarm!« —

»Was ist Ihre Verrichtung?« »Herr Admiral, melde gehorsamst, Munitionstransport zu den achteren Schnellfeuer-Kanonen.« »Was für Munition wurde anbefohlen?« »Zündergranaten.« »Woran erkennen Sie, dass die richtigen Koker aus der Munitionskammer heraufgekommen sind?« »Am grauen Anstriche der oberen Kokerfläche.«

»Wie heißen Sie, Vormeister?« »Gudovinović Ive.« »Woher sind Sie?« »Aus Orebić.« »Beschreiben Sie den Verschluss dieser Schnellfeuer-Kanone!« »Ovaj Verschluss se zove Siebenundvierzig-Millimeter-Flachkeilverschluss, na njemu se vidi obere Verschlussfläche skupa za Lademulde, onda rechte Verschlussfläche koja je izrezana za Lenker, rückwärtige Verschlussfläche koja je izdubljena za Stange i izpod Stange jedna škulja za Schlagfeder i Zündstift; na linke Verschlussfläche ima jedna Führungsnuth i Grenznuth za Sperrbolzen, na vordere Verschlussfläche vidimo jednu Stoßplatte, koja je pritvrdjena za dvie Schrauben.«

»Vormeister-Feuer, das Holzwächterhaus, 900 *m*! Mitrailleusen-Feuer, Commandobrücke ‚Panther', 500 *m*!«

»Sie, Mitrailleusen-Schütze! Wenn dieses Schiff mit 10 Meilen Geschwindigkeit fährt und der ‚Panther' mit derselben Geschwindigkeit auf 500 *m* im Gegencurse passiert, wie müssen Sie auf ihn zielen?« — »5 *m* vor seinen Bug, Herr Admiral.«

Um Mittag wird die Inspicierung unterbrochen, nachmittags beendet; mit dem Ausdrucke vollster Anerkennung verlässt der Admiral das Schiff und begibt sich zum Escadre-Commandanten, mündlich Bericht zu erstatten; die schriftlichen Inspicierungsberichte werden bis zum Marine-Commando geleitet.

Am 28. Juni vormittags steuert die zweite Division nach Pola, woselbst jene Schiffe, die für den zweiten Theil der Manöverperiode in Dienst zu stellen sind, bereits an den Bojen liegen. Nach beendeter Abrüstungsmusterung, welche das Ende der See-

campagne bezeichnet, werden Stab und Mannschaft zum Theil auf das in Dienst zu stellende Geschwader überschifft, zum Theil bleiben sie noch einige Zeit am Bord, die Schiffe für das Verhältnis der I. Reserve abzurüsten.

Bei der Indienststellung des Geschwaders erneuert sich die in einem vorhergehenden Abschnitte geschilderte Thätigkeit, die große Zahl der in Ausrüstung tretenden Torpedoboote stellt bedeutende, doch leicht und anstandslos abgewickelte Anforderungen an die Torpedoboots-Direction des See-Arsenals.

Die außer Dienst gestellte Division wird unter Land vertäut, Segelleinwand bedeckt die Boote, welche erst kürzlich noch in raschem Laufe die See durchfurchten, die Compasshäuschen, Chronometerkästen und Kartendepots werden geleert, schwarze Persennige verhüllen die früher so blanken Einfassungen der Stiegen, die Cabinen und Kajütenwände sind wieder kahl wie vor der Ausrüstung, Katzen huschen durch die weiten, nicht mehr belebten Räume und lauern den Ratten auf, welche über die Ankerketten an Bord klettern — die I. Reserve ist wieder da.

KRIEG IM FRIEDEN.

(MIT EINER KARTE.)

lottenmanöver verfolgen im allgemeinen den Zweck, eine Darstellung der im Seekriege voraussichtlich zu gewärtigenden taktischen und strategischen Aufgaben zu bieten, sie sind daher die wichtigste Vorschule für den Ernstfall.

Was man heute praktische Seetaktik nennt, ist nicht so sehr eine Kriegswissenschaft im wahren Sinne des Wortes, als die Geschicklichkeit beim Manövrieren im Flottenverband und das Vertrautsein mit der Verwertung der Kampfmittel zur See und deren Wirkung. Ebensowenig können die gewiss anregenden und nützlichen Studien strategischer Grundsätze als Inbegriff aller Strategie gelten; diese ist vielmehr — nach dem treffenden Ausspruch eines der bedeutendsten Strategen aller Zeiten — die Übertragung des Wissens auf die Praxis, die Kunst des Handelns unter dem Drucke der schwierigsten Verhältnisse. Die Strategie führt die Flotten während des Seekrieges und schließlich auf den Kampfplatz, woselbst die Taktik an ihre Stelle tritt.

Wie zu Lande, müssen auch zur See praktische Übungen die geistige Vorarbeit ergänzen und durch Aufstellung zweier Manöverparteien das Zusammenwirken und die speciellen Aufgaben der

einzelnen Factoren erläutern; die Action der Flottenabtheilungen lässt sich in diesem Falle nach bestimmten Gesichtspunkten und besonderen Zwecken regeln, würde aber ihren hohen instructiven Wert völlig einbüßen, wenn die »Gegenseitigkeit« entfiele. Der Verlauf solcher Flottenmanöver richtet sich theils nach den aufgewandten Mitteln, theils nach den unterlegten Suppositionen; so kann beispielsweise die Verwendung und Zusammensetzung von Torpedobootsverbänden, der Eclaireurdienst einer marschierenden Flotte, die Vertheidigung von Binnengewässern u. a. m. als leitender Gedanke gewählt werden.

Zur Erzielung möglichster Vollständigkeit dieses Buches sei anknüpfend an die vorhergehenden Abschnitte auch die Schilderung von Flottenmanövern versucht und hiezu eine Basis durch nachfolgende Suppositionen gebildet:

»1. Eine aus Schlachtschiffen bestehende, durch eine Torpedoflottille verstärkte Escadre des Angreifers hat — vom Süden kommend — das küstenvertheidigende Geschwader zu vernichten, um sodann in der nördlichen Adria unbehindert operieren zu können.

2. Das Geschwader des Vertheidigers, zusammengesetzt aus zwei Torpedoflottillen und aggregierten schweren Kreuzern, wählt zwischen den dalmatinischen Inseln einen Stützpunkt und trachtet durch stete Beunruhigung des Angreifers und Ausnützung strategisch günstiger Phasen dessen beabsichtigtes Vordringen in das nördliche Adria-Becken zu verzögern oder zu vereiteln. Einer aussichtslosen Action gegen die feindliche Übermacht ist auszuweichen.

3. Die Feindseligkeiten beginnen am 25. Juli.«

Die Zusammensetzung beider Flottenabtheilungen während der zweiten Übungsperiode der Escadre wurde bereits in einem vorhergehenden Abschnitte berührt, sei aber der Übersichtlichkeit wegen nochmals angeführt.

Die Angriffs-Escadre bilden:

Thurmschiff	»Kronprinz Erzherzog Rudolf«	Schwere Division
»	»Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie«	
Casemattschiff	»Tegetthoff«	

Torpedoschiff	»Panther«	Torpedoflottille
Torpedofahrzeug	»Trabant«	
»	»Komet«	
Torpedoboote	»Weihe«, »Secretär«, »Ibis«, »Gaukler«, »Condor«, »Harpie«	
Torpedoschiff	»Lussin«	Repetiteur und Aviso.

Das Küstenvertheidigungs-Geschwader bilden:

Rammkreuzer	»Kaiserin und Königin Maria Theresia«	
»	»Kaiser Franz Joseph I.«	
Torpedoschiff	»Tiger«	1. Torpedoflottille
Torpedofahrzeug	»Satellit«	
»	»Blitz«	
Torpedoboote	»Geier«, »Habicht«, »Kranich«, »Sperber«, »Kibitz«, »Rabe«	
Torpedoschiff	»Leopard«	2. Torpedoflottille.
Torpedofahrzeug	»Planet«	
»	»Meteor«	
Torpedoboote	»XIV«, »XV«, »XVI«, »XX«, »XXII«, »XXIX«	

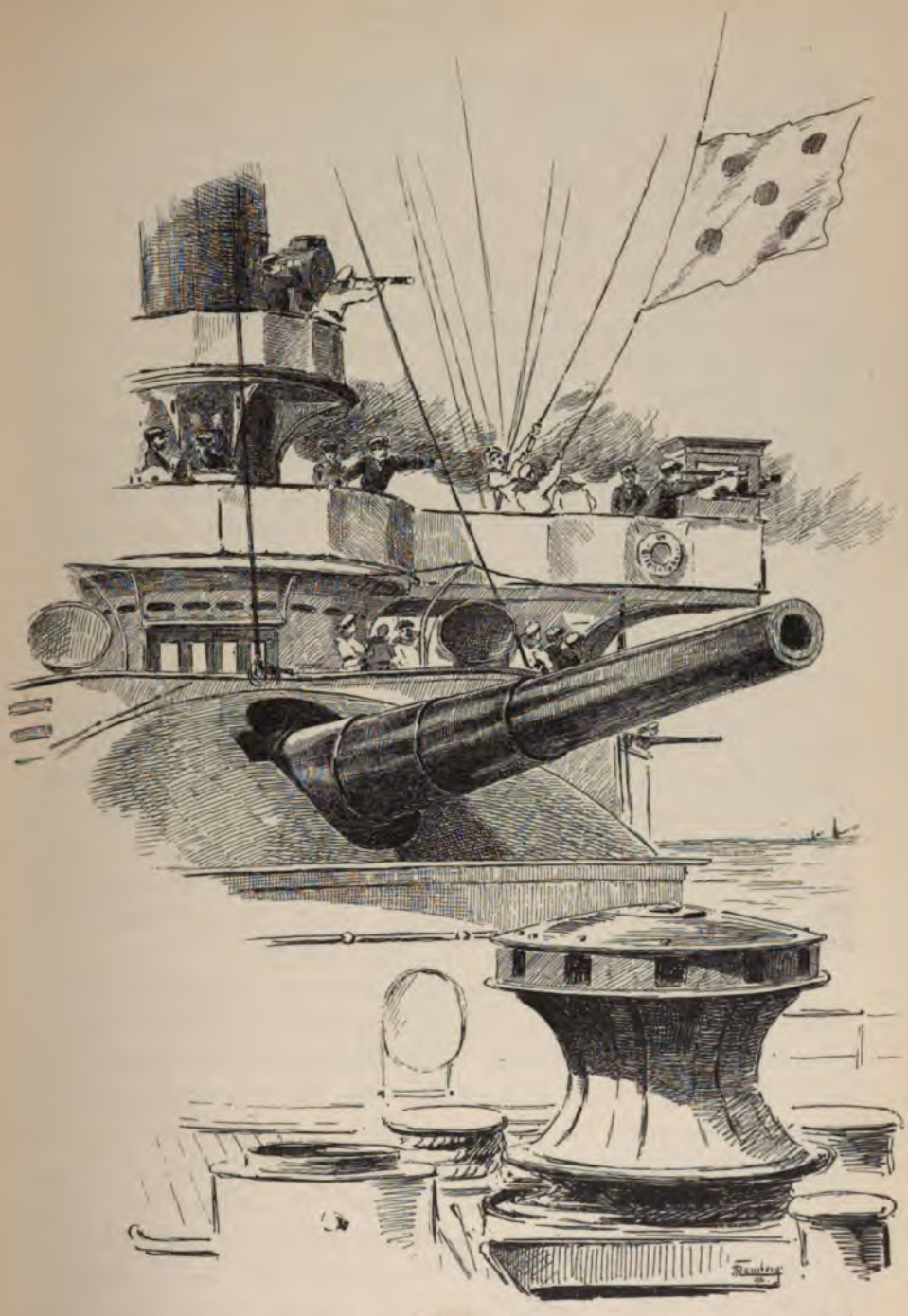
Während das Geschwader in Dienst gestellt wird und seine Mannschaft einübt, begibt sich der in Ausrüstung verbliebene Theil der Escadre nach Triest und Fiume zu je fünftägigem Aufenthalte. Zwischen der anstrengenden Thätigkeit der abgelaufenen beiden Monate und der bevorstehenden Manöverzeit eingeschaltet, bieten diese Häfen Erholung und Anregung; der bedeutende Fremdenbesuch, welcher speciell an den Sonntagen alle Escadreschiffe überflutet, die repräsentativen, gern geübten Hausherrenpflichten der Schiffs-Stäbe und die bewährte Gastfreundschaft beider Städte bringen stete Abwechslung mit sich.

Am 11. Juli verlässt die Escadre Fiume, steuert durch den Quarnero seewärts und sichtet hier für kurze Zeit am nordwestlichen Horizont eine Torpedoflottille des Geschwaders, welche Marschformationen übt.

Die eigene Torpedoflottille wird gegen die Küste detachiert und führt nachts einen Übungsangriff auf die Schlachtschiffe aus; am nächsten Morgen ankert die Escadre in der Bucht von Klek, einem schmalen, ziemlich großen Becken, welches gegenüber der langgestreckten Halbinsel Sabbioncello in das dalmatinische Festland eingeschnitten ist und zu den unbewohntesten Strecken unserer Monarchie zählt. Im Norden hat sich eine einzige Familie angesiedelt, in der Mitte beherrscht ein einsamer Finanzwachposten den schmalen Streifen hercegovinischen Landes, welcher hier an die See reicht, der südliche Theil ist gänzlich unbewohnt. Zur Zeit des Occupationskrieges und in den anschließenden Jahren war Neum — so heißt eine hoch ober dem Finanzwachposten gelegene dorfähnliche Ansiedlung — Stapelplatz des Verkehres nach der Hercegovina, doch zog Metković nach erfolgter Regulierung des Narenta-Flussbettes und als Endstation der Eisenbahn den ganzen Verkehr an sich.

Da beide Flottenabtheilungen noch vor Beginn der Gegenseitigkeitsmanöver die Anlage und das Räumen von Hafensperren zu üben haben, wählte der Commandierende der Escadre zur Durchführung dieser Übung seitens der seinen Befehlen unterstellten Schiffe die Bucht von Klek; spät abends treffen das Materialtransportschiff »Pola« mit den Barricaden, Minenlegungsdampfer »Salamander« mit den Seeminen ein, so dass schon am 13. Juli mit dem Ausbringen der Sperre begonnen werden kann. Es liegt im Wesen solcher Hafensperren, dass die Details ihrer Bestandtheile seitens aller Seemächte geheim gehalten werden, weshalb sich auch die nachfolgenden Zeilen auf eine allgemeine Darstellung dieser Defensivmittel beschränken müssen.

Schiffe, die in Kriegszeiten aus irgend einem Grunde (Materialergänzung, Instandsetzung von Schäden etc.) einen Hafen aufsuchen müssen, verlieren hiedurch ihre Bewegungsfähigkeit, welcher äußerst schwerwiegende Nachtheil für den Fall eines feindlichen Angriffes durch verschiedene Schutzvorkehrungen wettgemacht werden soll. Wenngleich zu solchen die Küstenbefestigungen als allererste zählen, können sie doch für sich allein das Eindringen feindlicher Flotten in den betreffenden Hafen nicht verhindern,



Feind in Sicht!
(Commandobrücke S. M. Schiffes »Kaiserin und Königin Maria Theresia«.)

weil die bedeutende Fahrgeschwindigkeit moderner Schiffe die Passierung des wirksamen Feuerbereiches der Küstenartillerie binnen wenigen Minuten zulässt. In dieser Zeit können die Angreifer, welche als Zielobjecte den Vortheil rascher Ortsänderung für sich haben, nur unzureichend beschossen werden, aus welchem Grunde man innerhalb des genannten Feuerbereiches verschiedene Annäherungshindernisse einschaltet; die Vereinigung mehrerer solcher Hindernisse und Defensivmittel wird Hafensperre genannt und auch zur Sicherung von solchen — meist passageren — Flottenlagern verwendet, die keine Landbefestigungen besitzen. Zu den im Seekriege gebräuchlichen Annäherungshindernissen zählen die Seeminen und die Barricaden; die einen verwehren den größeren Schiffen, die anderen den Torpedobooten eines Angreifers das Eindringen in den gesperrten Hafen, dessen Außenfeld im Bedarfsfalle durch leistungsfähige elektrische Beleuchtungsanlagen erhellt werden kann. Seichtes Fahrwasser würde sich zwar durch versenkte Schiffe leicht sperren lassen, doch trifft diese Maßregel auch die eigene Flotte.

Die Seemine präsentiert sich der Hauptsache nach als ein eiserner, ziemlich großer Körper, welcher infolge seines Auftriebes auf der Oberfläche des Wassers schwimmen würde, wenn ihn nicht die Verankerung der Mine in bestimmter Wassertiefe festhielte. Der verschiedenartig geformte Minenkörper enthält neben der kräftigen Sprengladung einen Zündmechanismus; zu seiner Verankerung dient ein pilzförmiger, relativ schwerer Anker, welcher durch ein leichtes Drahttau die Mine in ihrer Lage erhält.

Die Wirkung der Sprengladung richtet sich gegen die Unterwassertheile der zu zerstörenden Schiffe, ihre Entzündung erfolgt entweder durch die Berührung des Schiffskörpers von selbst oder durch den Willen eines Beobachters. Bei den erstgenannten, den Contactminen, stößt das Schiff an den etwa 3—4 *m* unter Wasser liegenden Minenkörper und activiert hiedurch den Zünder, welcher ein rein mechanischer Apparat oder auf chemischer und elektrischer Wirkung basiert sein kann; Beobachtungsminen liegen so tief, dass Schiffe der eigenen Flotte ungehindert über ihnen passieren können, die Zündung erfolgt in jenem Augenblick, in dem sich

ein feindliches Schiff über der Mine befindet, und zwar durch Schließen des elektrischen Zündstromes seitens des Beobachters.

Für die gegenseitige Entfernung zweier Seeminen ist eine gewisse Grenze festgesetzt, unter welche nicht gegangen werden darf, damit nicht das Auffliegen einer Mine auch die Nachbarminen zünde; sinnreiche Anordnungen beim Legen der Minenreihen schließen die Möglichkeit aus, dass ein feindliches Schiff über diesen passieren könne, ohne in den Sprengbereich einer Mine gelangt zu sein. Contactminen lassen sich rasch legen und brauchen keinerlei Beobachtungsstationen, deren Gesichtsfeld durch Nebelwetter verhüllt werden kann; das Legen der Beobachtungsminen erfordert deren genaue Verankerung auf den im Sperrplane verzeichneten, geheim gehaltenen Plätzen. In jeder aus Contactminen bestehenden Linie muss eine Passage für die eigenen Schiffe bleiben, welche dem Feind unbekannt und nicht leicht auffindbar ist, anderseits im Bedarfsfall in kürzester Zeit verlegt werden kann.

Jeder Seeminensperre wohnt auch eine bedeutende moralische Einwirkung inne, weil sie einen unbekannten, heimtückischen, fast nicht zu bekämpfenden Gegner darstellt.

Das Contreminieren zur See ist nach seinem heutigen Stand als nicht leicht ausführbar zu betrachten; denn das Absprengen der Minen mit kleinen aufgesetzten oder versenkten Explosivkörpern, das Losreißen der Minen von ihrer Verankerung durch Ketten und beschwerte Taue, welche von zwei flachgehenden Schiffen über die Minenreihen geschleppt werden, und alle sonst noch zur Zerstörung dieser wichtigen Defensivmaßnahmen vorgeschlagenen Mittel erfordern zu ihrer Durchführung die absolute Passivität des Angegriffenen, die erst nach dessen Niederwerfung mit Sicherheit zu gewärtigen ist.

Barricaden — hinter der Minenlinie angeordnet — bestehen zumeist aus kräftigen, schwimmfähigen Balken, welche entweder durch Ketten vereinigt sind oder als Träger starker Drahttaue dienen. Die Verankerung der Barricaden darf nicht zu straff gesetzt sein, weil sonst ein anprallendes Schiff durch sein Moment die Barricade sprengen könnte; ist diese jedoch richtig vertäut, so wird

sie elastisch und befähigt, den Lauf des anrennenden Schiffes allmählich zu hemmen.

Während die vorgenannten Mittel Annäherungshindernisse im wahren Sinne des Wortes sind, zählt die bei Hafensperren gleichfalls Verwendung findende Netzbarricade als Schutz gegen Torpedolancierungen, welche ein bis zu den anderen Hindernissen vorgedrungener Gegner versucht. Die Netzbarricade setzt sich aus Sectionen eines ziemlich engmaschigen Stahlnetzes zusammen, die von Schwimmern vertical herabhängen und miteinander vereinigt sind;

Wachboot an der Barricade.

sie bildet einen vortheilhaften Ersatz der auf Spieren auslegbaren Torpedoschutznetze, mit denen man Schlachtschiffe versieht und für welche sich zahlreiche Officiere aller Flotten nie recht erwärmen konnten, weil solchen Einrichtungen manche Übelstände anhaften.

Wie bei den Minenlinien muss auch bei den Barricaden für die Passage eigener Schiffe vorgesorgt werden; dies geschieht durch Einschaltung eines beweglichen Barricadenstückes als »Thor«, das nach Bedarf geöffnet und geschlossen wird.

Die Enden der Barricaden liegen am Lande fest, sind stets gut bewacht und nach Umständen entweder durch stabile Vertheidigungsanlagen oder durch Landungsbatterien der Schiffe gegen Handstreiche feindlicher Torpedoboote geschützt.

Mit dem Activieren der Sperre beginnt an dieser ein bestimmter Dienst, welcher nebst deren Überwachung und Vertheidigung das Öffnen des Barricadenthores und das Lotsen der Schiffe umfasst. Für die Überwachung der Sperranlage, die mit besonderer Genauigkeit durchgeführt werden muss, eignen sich am besten armierte Boote, eventuell auch Torpedoboote. Kein fremdes Fahrzeug darf sich bei der Sperre aufhalten oder in deren Nähe ankern; will ein Schiff ein- oder auslaufen, so übernimmt ein hiefür bestimmter Führer das Lotsen des betreffenden Fahrzeuges. Bei Handelsschiffen wird man in diesem Falle vorsichtshalber dessen Bemannung und Passagiere unter Deck verweisen und das Steuer mit Leuten der eigenen Flotte bedienen, damit Unberufene sich nicht über die Details der Sperre informieren können. Solange diese nicht vollständig geräumt wurde, bleibt der Wach- und Lotsendienst im vollen Umfang aufrecht; denn jede noch im Wasser liegende Mine bedeutet eine eminente Gefahr für die Schiffahrt.

Beim Räumen einer Sperre entfernt man zuerst die Barricaden und dann die Minen, deren Lichten nicht ungefährlich ist.

Die Sperrarbeiten der Escadre, im vorerwähnten Sinne durchgeführt, werden noch am Tag ihrer Inangriffnahme beendet und der Wachdienst an der Sperre aufgestellt — der Lotsenofficier hat bei der Sperre des verkehrslosen Hafens von Klek allerdings nichts zu thun. Für das Entsprechen der getroffenen Vorkehrungen zeugt ein nächtlicher Angriff der detachierten Torpedoboote, welche sowohl von den Landungsbatterien, als von den Wachbooten rechtzeitig entdeckt, gemeldet und beschossen werden; dass die gelegten Minen keine Sprengladung enthalten und dass die Torpedoboote das Zerstören der Barricade nur zu markieren haben, braucht wohl keine besondere Erwähnung.

Der Wachdienst an der Sperre, vom jeweiligen Corvée-Inspections-Schiffe versehen, wird bis zum Morgen des 17. Juli aufrechterhalten. (Corvéedienst ist jene Bereitschaft und Thätigkeit, welche nach Beendigung irgend eines periodischen Dienstes während einer, diesem gleichen Zeitdauer gehalten, beziehungsweise entwickelt werden muss.)

Am 17. Juli wird die Sperre geräumt. »Pola« und »Salamander« gehen abends in See nach Brgulje, dem Hafen der Insel Melada, die Escadre folgt am nächsten Morgen und begibt sich durch die Canäle von Curzola und Meleda nach Gravosa. Die Panzerschiffe ankern im landschaftlich reizenden Canale von Calamota, zunächst dem Eilande Daksa; die Torpedoflottille läuft in den inneren Hafen von Gravosa, woselbst sich die Torpedoschiffe und -Fahrzeuge parallel zum Lande vor Anker legen und die Torpedoboote längs des Ufers mit Anker und Landfeste vertäut werden. Die von Ragusa aus beobachtete Ankunft der Escadre führt eine Reihe von Wagen und Fußgängern heraus, am Abend entwickelt sich ein lebhafter Corso vor den Thoren der netten, kleinen Villegiaturen.

Das Geschwader trifft am selben Tage in Brgulje ein und führt gleichartig wie die Escadre das Sperren des Hafens durch; an Stelle des dritten großen Schiffes springen die beiden Torpedoschiffe mit ihren Leuten und Booten ein.

Der 20. Juli wird als Gedenktag des Seesieges von Lissa festlich begangen; die Escadre veranstaltet am Nachmittag eine Ruderregatta für ihre Mannschaften, Spenden der Stäbe vereinigen sich zu ganz stattlichen Preisen. Der Escadre-Commandant ladet die Honoratioren von Ragusa-Gravosa, unter denen mancher alte Name von gutem Klange vertreten ist, und die Stäbe zu einem »afternoon tea« an Bord des Flaggenschiffes.

Weit oben, auf der Höhe der Bucht von Malfi, vereinigen sich die startenden Boote, die Barkassen und Pinassen legen sich als erste an die ausgespannte Startleine, nachdem ihre Bootsführer um die Reihenfolge der Aufstellung gelost. Die am Bord ihrer Schiffe zurückgebliebene Mannschaft besetzt die Reelinge und alle höher gelegenen Punkte des Vorschiffes; auf dem Hüttendeck des »Kronprinz Erzherzog Rudolf« sammelt sich ein Kranz von Trägerinnen lichter, duftiger Sommertoiletten; Thee und Champagner machen hier die Runde und alles sieht gespannt dem Verlaufe der Wettfahrten entgegen, deren Ziel eine vom Heck des Flaggenschiffes zu dem am Ufer nächstliegenden Hause gedachte Linie ist. Dampfbarkassen eilen geschäftig hin und her, trachten die Bahn frei zu

erhalten oder sorgen für die Aufrechthaltung der Ordnung am Startplatze.

Pünktlich um 3 Uhr löst die hiezu bestimmte Dampfbarkasse einen Schuss aus ihrer Schnellfeuer-Kanone als Zeichen für den Beginn der ersten Regatta.

Die großen Boote, deren Riemen doppelt bemannt sind, setzen sich in Bewegung, die am Steuer befindlichen Unterofficiere eifern ihre Leute mit lauten Zurufen an, markieren den Oberkörper wiegend und die Kappe schwingend den Takt, und trachten frei von den anderen Booten das ihrige zum Ziele zu lenken, weil jeder

Ruderregatta.

Zusammenstoß mit einem Concurrenten oder auch dessen Behinderung die unnachsichtliche Distanzierung zur Folge hätte. Aus dem dichten, schier unentwirrbaren Knäuel tritt allmählich die Barkasse des »Tegetthoff« hervor, welche mit aufschäumender Bugwelle die Tete gewinnt und sich sodann unbestritten auf diesem Platz erhält; lauter Jubel vom »Tegetthoff« begrüßt das mächtige Boot beim Passieren, mit verdoppelter Kraft legt sich die angefeuerte Bemannung in ihre Riemen und mit bedeutendem Vorsprung erreicht sie das winkende Ziel.

Den großen Booten folgen die Kutter, dann die Giggs, die Jollboote und Jollen; lebhafte Debatten auf den Schiffen kritisieren die Fehler der Verlierenden, mit großer Freude wird der Sieg eines zum eigenen Schiffe gehörigen Bootes constatiert. Als letzte

starten die Putzjollen, welche eine gewisse Geschicklichkeit des rudernden Mannes erfordern, weil dieser sein Boot selbst steuern muss; jede überwiegende Kraftäußerung eines Armes verreißt das kleine, leichte Flachboot. Bis zum entscheidenden Augenblicke machen sich die Putzjollen der »Lussin« und der »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie« den Preis streitig, erst auf 300 *m* vom Ziele, knapp unter Bord des letztgenannten Schiffes, gelingt es dem Manne der »Lussin« einen ausschlaggebenden Vorsprung zu gewinnen. Mit großer Spannung und lebhaften Zurufen verfolgt die Mannschaft der »Stephanie« die Entwicklung dieser Phase, ihre Entscheidung provociert vereinzelte Pfiffe und hoch im Bogen fliegt ein alter Besen in die verlierende Jolle.

Nach Beendigung der Regatten werden die Führer der siegegekrönten Boote an Bord des »Rudolf« gerufen und erhalten hier aus zarter Damenhand den im wackeren Wettkampf errungenen Preis. Die leichte Kühle des Abends begünstigt ein kurzes Tanzvergnügen, mit welchem der »afternoon tea« zu vorgerückter Nachtstunde endet.

Weniger festlich konnte das Geschwader diesen Tag begehen, der menschenleere Hafen von Brgulje und der Dienst an der Hafensperre, welcher Boote und Leute absorbiert, ließen specielle Veranstaltungen nicht zu. Die übliche Extra-Weinration und das Tombolaspiel waren die einzigen Abweichungen vom Verlaufe des normalen Werktages, nur die Mannschaft der drei dienstfreien Torpedoboots-Gruppen briet am Lande, den Vertäuplätzen zunächst, zwei Hammel am Spieße.

Am 22. Juli lichtet das Geschwader die Hafensperre; sobald »Salamander« alle Seeminen eingeschifft hat, geht er in See, um sich mit der Escadre zu vereinigen, welcher er für die Dauer der Gegenseitigkeits-Manöver zugetheilt ist. »Pola«, die außer dem Barricadenmaterial auch Telegraphenkabel und Seeminen am Bord hat, bleibt jedoch beim Geschwader, dessen Train noch am selben Tage verstärkt wird. Das Cisternenschiff »Najade« bringt nämlich einen großen Kabellegungs-Lichter, der Schlepptender »Triton« zwei Minenlichter; »Najade«, zur Wasserversorgung der Torpedoboote und Fahrzeuge bestimmt, tritt in den Verband des Ge-

schwaders, »Triton« kehrt nach Übergabe der Lastboote wieder nach Pola zurück.

Im Laufe des Nachmittages werden die Schiffs- und Torpedoboots-Commandanten mittelst Signal auf das Flaggenschiff »Maria Theresia« gerufen, woselbst ihnen der Commandierende eröffnet, dass er für sein Geschwader den Archipel der Incoronata als Operationsbasis und den auf genannter Insel günstig situierten Hafen Gunduć als Ankerplatz wählte.

Diese menschen- und vegetationsarmen Eilande und Inseln, vom breiten Verkehrsweg abliegend und selbst von unseren Kriegsschiffen nur selten besucht, dürften gleich den angrenzenden Meerestheilen den meisten Lesern unbekannt sein; das beigeschlossene Kärtchen ist daher zu allgemeiner Orientierung und als Hilfsmittel bestimmt, den Verlauf eines Theiles der beschriebenen Manöver leichter verfolgen zu können.

Dem dalmatinischen Festlande zwischen Zara und Sebenico ist ein wahres Inselgewirre vorgelagert, in welchem zwei zur Küste parallele Hauptzüge größerer Inseln hervortreten; die innere Linie wird durch Uglian - Pašman - Morter, die äußere Linie durch Grossa und Incoronata markiert. Grossa, gegenüber dem als bisherigen Ankerplatz des Geschwaders genannten Hafen Brgulje beginnend, ist 24, die anschließende Insel Incoronata 13 Seemeilen lang; beide Inseln sind nur wenige Seemeilen breit und fallen steil ins Meer ab. Westlich von Incoronata, diese Insel begleitend, liegt ein halbes Hundert kleinerer Inseln, Eilande und Riffe verstreut, welche schmale Canäle und gute Zufluchtsorte einschließen; in der Mitte Incoronatas bildet deren gebrochene Uferlinie mit den Eilanden Koritnjak und Gustac die Bucht Gunduć, die seewärts liegende Inselreihe deckt diese Bucht weiterhin noch mit Jadra, der nach Incoronata größten Insel des Archipels.

Für die Wahl des Hafens von Gunduć als Operationsbasis, welche der Escadre unbekannt blieb, waren maßgebend: dessen vorgeschobene Lage und leicht durchzuführende Sperre, die günstigen Bedingungen für die Vertheidigung durch Torpedoflottillen, die Nähe von Zara, endlich der Mangel von Ressourcen und Ankerplätzen für eine angreifende Flotte, die auf eine in hoher

See abzuwickelnde Blockade angewiesen bleibt und den Verkehr des Geschwaders mit dem Festlande, welcher durch zahlreiche Inseln gedeckt wird, nur schwer zu unterbinden vermag.

Um Mitternacht verlässt das Geschwader den Hafen von Brgulje und trifft um 5 Uhr morgens vor Jadra ein; »Najade« schleppt den Kabellichter, »Pola« die Minenlichter. Versiegelte Befehle des Geschwader-Commandanten, welche nach dem Auslaufen zu öffnen waren, enthalten die Ankerordnung für Gunduć und eine Sperr-Rolle, wie sogleich nach dem Einlaufen behufs Durchführung der Sicherung dieses Hafens vorzugehen sei.

Die höchsten Gipfel der Inseln Levrnaka (113 *m*), Jadra (126 *m*), Škulj (147 *m*) und die Spitze des Berges Bikarica (156 *m*), der auf Incoronata dem Ankerplatze zunächst liegt, erhalten Signalstationen, welche mit der Centralstation auf der Insel Gustac telegraphisch verbunden werden; von der Centralstation wird ein Telegraphenkabel zum Flaggenschiffe, von Bikarica ein solches nach dem Festlande gelegt.

Die Minensperre zieht sich von der Nordostspitze der Eilande Veliki Rašip (im Norden) und Lavsa (im Süden) nach Nordnordost bis zur Küste von Incoronata, die Canäle Rašip-Jadra und Jadra-Lavsa sind gleichfalls mit Minen zu verlegen; die Barricaden werden zwischen den äußersten Enden der Insel Jadra einerseits und der gegenüberliegenden Küste anderseits parallel zu den Minenlinien verankert.

Mit Tagesanbruch am 23. Juli beginnt die Durchführung der erforderlichen Arbeiten, für welche zwei Tage anberaumt wurden; alles ist vollauf beschäftigt, nur die Torpedoboote zweiter Classe erhielten einen Rasttag bewilligt.

»Blitz« lichtet schon um 3 Uhr morgens den Anker, nimmt den Kabellichter in Schlepp und steuert, vom Torpedoboote »Geier« begleitet, um das Südende der Insel Incoronata bis zur Höhe von Bikarica, woselbst mit dem Legen des Seekabels nach dem Festlande begonnen wird; »Geier« bekommt ebenfalls baldigst zu thun, er muss zwei der Windstille halber bewegungslose Fischerfahrzeuge aus der Curslinie des »Blitz« schleppen. Eines der Boote hat prächtige Barben gefangen, der Maschinengast-Koch des »Geier«

acquiriert daher nach dem Schleppen noch rasch einen Korb voll dieser schmackhaften Fische für das Torpedoboot und für den Stab des »Blitz«.

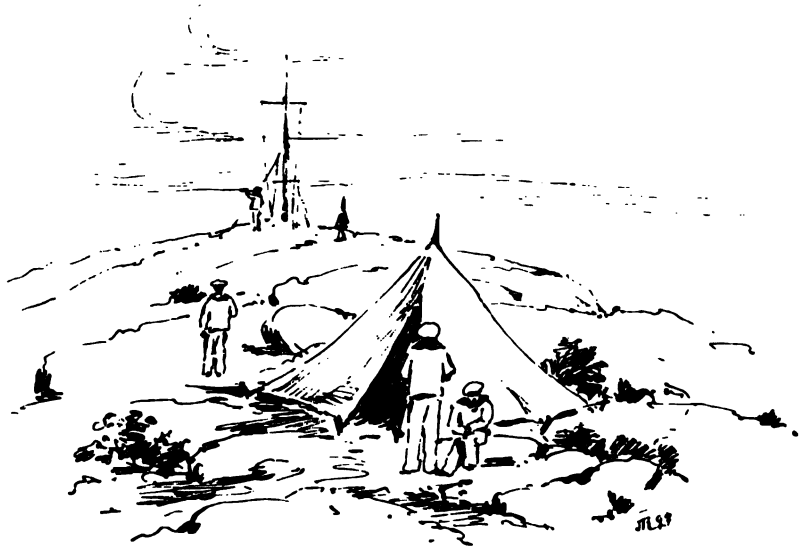
Um 5 Uhr beginnt »Pola« mit dem Überschiffen der Seeminen in die unter Bord angelegten Minenlichter; eine Mine nach der andern taucht an den Ladebäumen schwebend aus dem Schiffsinnern empor, um sodann langsam in ihr Lager auf dem Lichter gestrichen zu werden. Das Legen der nördlichen Linie besorgt »Kaiserin und Königin Maria Theresia«, jenes der südlichen »Kaiser Franz Joseph«; beide Schiffe entsenden je eine Dampfbarkasse zur »Pola«, die zweite mit dem Minenofficier, den benöthigten Booten und Mannschaften an die Minenlinie. Kaum sind die allgemeinen Vorbereitungen beendet, so treffen auch schon die Dampfbarkassen mit den ersten geladenen Lichtern ein, nach deren Übergabe sie wieder zur »Pola« zurückkehren, um die Bereitstellung der nächsten Lichterboote abzuwarten.

Mit dem Legen der ersten Mine beginnt der Lotsendienst, welchen an der nördlichen Minenlinie »Pola«, an der südlichen »Najade« versieht; zu diesem Zwecke wurden den genannten Schiffen am Morgen für die ganze Dauer der Sperre die Dampfkutter des »Leopard« und »Tiger« vollkommen ausgerüstet und bemannt übergeben. Bei Tage versehen Ruderboote, bei Nacht die Dampfkutter den Lotsendienst; für die vorübergehende Vertäuung bei Tag bringen die kurz nach 6 Uhr zum Antritt ihres Dienstes eintreffenden Lotsenboote einen verankerten Schwimmer aus.

Für die Signalstationen Levrnaka und Jadra bestimmt »Kaiser Franz Joseph« je einen Officier, einen Seecadetten, zwei Unterofficiere und sechs Matrosen, für Škulj und Bikarica »Maria Theresia« das gleiche Detachement, endlich dieses Schiff für die Centralstation auf Gustac zwei Seecadetten, drei Unterofficiere und drei Matrosen. Nach Übernahme der Telegraphenapparate, des Baumateriales für die Land-Telegraphenlinien und der optischen Signalmittel von der »Pola« überführen »Habicht« (für Jadra), »Kranich« (für Levrnaka) und »Kibitz« (für Škulj) Personal und Geräthschaften nach den entfernter liegenden Stationen; für Bikarica und Gustac

besorgen dies die Barkasse und der Rettungskutter der »Kaiserin und Königin Maria Theresia«.

Den Bemannungen der Signalstationen werden mehrere gefüllte Wasserleger, dann Wein und Trockenproviant mitgegeben; für Levrnaka und Škulj, die vorgeschobensten Positionen, schleppen die Torpedoboote je ein Jollboot des »Kaiser Franz Joseph« und der »Maria Theresia« mit.



Signalstation.

Gleich nach dem Landen des Personals und der Geräthschaften wählen die Commandanten der Signalstationen eine passende, nahe zur höchsten Bodenerhebung liegende Stelle für die Errichtung des Zeltes und die Installierung der Telegraphenapparate, worauf zuerst der seewärts gedeckte, doch für das Flaggenschiff gut sichtbare Signalmast aufgestellt wird; ist dies geschehen, so beginnt der Bau der Telegraphen-Landleitung, welche vom Zelte bis zum Meeresufer führt. Aus dem reichlich vorhandenen Steinmaterial errichten die findigen Matrosen eine Deckung gegen Wind und Wetter für den auslugenden Signalgast.

Je zwei Boote des »Satellit« und des »Planet« segeln, die aufspringende leichte Nordwestbrise benützend, zu dem auf Incoronata gelegenen Endpunkte der nördlichen, beziehungsweise südlichen Minenlinie; am Bestimmungsort angelangt, erbauen die Bootsbemannungen unter Anleitung der befehligenden Corvée-Officiere an geeigneter Stelle Brustwehren und Deckungen für die Landungsbatterien der Rammkreuzer.

»Leopard« und »Tiger« errichten auf Jadra ähnliche Bauten für je zwei 37 *mm*-Schnellfeuer-Kanonen, welche die Canäle Jadra-Rašip, beziehungsweise Jadra-Lavsa gegen Torpedoboote und Boote decken, feindlicher Schiffsartillerie jedoch schwer zugänglich sind.

Dank der unverdrossenen, rührigen Thätigkeit der gelandeten und in den Booten arbeitenden Abtheilungen endet die Ausführung der programmgemäßen Aufgaben schon vor Sonnenuntergang; zu vorgerückter Nachtstunde trifft auch »Blitz« mit dem Kabellichter wieder in Gunduć ein.

Am frühen Morgen des 24. Juli verlassen die Torpedoboote zweiter Classe ihre Vertäuung, die Reihe zu rasten trifft diesmal ihre größeren Collegen. »Pola« beginnt unmittelbar nach Beendigung der Frühration mit dem Ausschiffen des mitgeführten Barricadenmaterials; für die nördliche Barricade stellt »Maria Theresia«, für die südliche »Kaiser Franz Joseph« den leitenden Officier, Mannschaft und Boote, endlich nach beendetem Ausbringen und Vertäuen dieses Sperrmittels ein kriegsmäßig armiertes Dampfboot, welches nebst dem Wachdienst auch das Öffnen des Barricadenthores zu besorgen hat.

»Meteor« schleppt den Kabellichter in den Linien Levrnaka-Gustac, Gustac-Škulj, Jadra-Gustac, Gustac-Bikarica; das Kabel Gustac-»Maria Theresia« wird zuletzt gelegt. Das zugetheilte Torpedoboot »XIV« bekommt in diesen verkehrsarmen Gewässern nichts zu thun, denn weit und breit zeigt sich keinerlei Fahrzeug.

Die Bemannungen der Signalstationen verbinden, sobald das Seekabel gelegt worden ist, dessen Ende mit der Landleitung und verstecken nach Thunlichkeit die Kabel-Landungsstelle, damit diese vor feindlichen Handstreichen geschützt sei, unter Steinplatten und Gerölle.

Die Torpedoboote »XV« und »XVI« überführen und installieren die Landungsbatterien (je zwei 7 *cm*-Uchatius-Geschütze) der Schiffe »Maria Theresia« und »Kaiser Franz Joseph« in den tagszuvor auf der Insel Incoronata errichteten Schutzbauten; die Torpedoboote »XX« und »XXII« übernehmen von »Pola« je zwei Schnellfeuer-Kanonen, von »Leopard« beziehungsweise »Tiger« die zugehörige Bedienungsmannschaft und einen Seecadetten als Batterie-Commandanten, worauf sie sich zu den gleichfalls am Vortage bereitgestellten Schutzbauten auf Jadra begeben, welche für die Aufnahme dieser canalsperrenden Mitrailleusen-Batterien entsprechend eingerichtet worden sind.

Nach beendetem Ausschiffen der Barricaden entsendet »Pola« Boote und Arbeitsmannschaft zum innersten Theile der Bucht Gunduć, woselbst Wurfanker mit Vertäuungen für die Torpedoboote ausgebracht werden, damit diesen das häufige Ankern erspart bleibe und ihr Auslaufen nicht durch das Lichten der Anker Verzögerungen erleide.

Nachmittags schifft sich der Geschwader-Commandant auf das Torpedoboot »XXIX« ein und inspiciert die Signalstationen, Sperranlagen und Landbatterien; bei seiner Rückkehr an Bord des Flaggenschiffes wird ihm bereits die erste telegraphische Meldung überreicht, Levrnaka berichtet: »S. M. Schiff ‚Donau' (welches von der Übungsreise mit den Zöglingen des ersten Jahrganges der Marine-Akademie heimkehrt) vom Süden kommend mit nordwestlichem Curs in Sicht.«

Dem für Mitternacht bevorstehenden Beginne der »Feindseligkeiten« entsprechend, werden am Nachmittag alle Schiffe in den Klarschiffs-Zustand versetzt und alle Kessel geheizt. Um 10 Uhr nachts entsendet der Geschwader-Commandant die Vedetten, damit diese rechtzeitig auf ihrem Platze seien; »Leopard« begibt sich mit dem Torpedoboote »XIV« auf 10 Seemeilen Südwest der Beobachtungsstation Jadra, »Planet« mit dem Torpedoboote »XV« zu der 8 Seemeilen südöstlich von Škulj gelegenen kleinen Insel Lucietta, welche ein Leuchtfeuer trägt. Bei diesen Aufstellungsorten angelangt, versetzen sich »Leopard« und »Planet« in den Zustand des »verschärften Wachdienstes« und senden

ihre zugetheilten Torpedoboote zu kurzen Recognoscierungsfahrten aus.

Die Nacht verläuft ohne besondere Vorfälle. Bei Tagesanbruch erhält das Geschwader-Commando telegraphischen Bericht, dass die Escadre, welche den Angreifer darstellt, gegen Mitternacht den Hafen von Gravosa mit westlichem Curse verlassen habe; bald darauf gibt der Leuchtthurmwächter von Punta Struga auf der Insel Lagosta bekannt, die Escadre steuere gegen die Insel Cazza und habe je ein kleineres Schiff mit zwei Torpedobooten in den Richtungen nach Hafen Lago grande und Canal Curzola detachiert. Der Geschwader-Commandant beruft nun die Vedetten durch die Torpedoboote »XXII« und »XXIX« ein und entsendet »Kaiser Franz Joseph« mit der ersten Torpedoflottille nach dem 27 Seemeilen Südost von Gunduć gelegenen Hafen Rogosnica mit dem Befehle, von dort aus die Canäle der zunächstliegenden Inseln zu überwachen; auf dem Berge Movar, welcher im südwestlichen Theile der Bucht ansteigt und dessen Gipfel 123 *m* über dem Meeresspiegel liegt, ist eine provisorische Beobachtungsstation zu errichten. »Kaiser Franz Joseph« ankert mittags im genannten Hafen und landet ein Signaldetachement, das den Berg erklimmt und sich auf dessen höchstem Punkt einrichtet.

Die Escadre recognosciert tagsüber die Gewässer von Lagosta, Curzola und Lesina, findet zwar keine Spuren des Gegners, entfernt sich aber doch gegen Abend von der Küste, welche Torpedobootsangriffe begünstigen könnte; »Salamander«, von »Lussin« begleitet, ankert nach eingetretener Dunkelheit in dem unbewohnten Hafen Lago grande.

Sobald Lesina und auch schon Lissa die Annäherung der Escadre meldeten, sperrt »Kaiser Franz Joseph« den Hafen von Rogosnica mit einer improvisierten Barricade gegen Überraschungen seitens feindlicher Torpedoboote und detachiert »Satellit« mit drei Torpedobooten zur Kreuzung auf der Linie Rogosnica-Solta.

Beim Morgengrauen des 26. Juli erscheint die Escadre bei der Insel Lissa; »Kronprinz Erzherzog Rudolf« lässt durch ein kriegsmäßig ausgerüstetes Boot beim Leuchtthurmwächter von Stončica Erkundigungen über das Geschwader einholen, erfährt aber

Casemattschiff »Tegetthoff«.

nur, dass dieses in der Nähe Lissas nicht gesehen wurde. Begünstigter scheint das Torpedoboot »Weihe«, welches ein von Nord kommendes Fischerboot anhält; der Führer dieses Fahrzeuges erzählt, das Geschwader befände sich bestimmt im Canale von Zara, er habe vor zwei Tagen mit seinen eigenen Augen beobachtet, wie ein Torpedoboot und ein kleinerer Kreuzer, der einen großen Kohlenlichter schleppte, gegen den Canal von Zara abgehalten hätten. »Weihe« beeilt sich, diese Nachricht dem Escadre-Commando zu überbringen, welchem sie allerdings nicht recht glaubwürdig scheint; immerhin beschließt der Admiral, die bei dem Städtchen Traù gelegene Bucht Saldon als Operationsbasis zu wählen, zu sperren und sodann von dort aus Genaueres zu erkundschaften. »Lussin« und »Salamander« vereinigen sich wieder mit der Escadre, die Curs gegen die Westspitze von Solta nimmt.

»Satellit«, bald darauf auch die Station auf dem Berge Movar, sichtet kurz vor 8 Uhr morgens die Escadre, welche gegen den Canal von Solta steuert; »Satellit« zieht sich sogleich in Deckung des Landes zurück, »Kaiser Franz Joseph« erhält als Antwort auf die Meldung vom Anrücken des Gegners den Auftrag des Geschwader-Commandos, bei Rogosnica zu bleiben, und nur bei einer entschiedenen Diversion der Escadre gegen die Spitze Planka zum Geschwader einzurücken.

Vor der Annäherung an den Küstenbereich lässt der Commandant der Escadre durch »Panther« und eine Torpedobootsgruppe den Canal von Solta und die Bai Castelli, durch »Lussin« und die zweite Torpedobootsgruppe den Canal von Zirona und anschließend die Bucht Saldon recognoscieren; da sich vom Geschwader nichts in Erfahrung bringen lässt und das Fahrwasser von gegnerischen Torpedobooten nicht besetzt ist, steuert die Escadre nach dem Einrücken ihrer Kundschafter durch die Canäle nach der Bucht Saldon und trifft daselbst kurz nach Mittag ein.

Das Legen der Minenlinie beginnt sofort, aus Spieren und Drahttauen wird eine Barricade construiert, die Landungsbatterien des »Kronprinz Erzherzog Rudolf« und der »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie« decken die Sperre; zunächst der Drehbrücke von Traù, welche dieses Städtchen mit der gegenüberliegenden

Insel Bua verbindet, schützen eine Halbcompagnie und die Landungsbatterie des »Tegetthoff« die trennende, wenige Meter breite und Torpedobooten zugängliche Passage. Auf dem Berge Stražnica der Insel Bua und auf einem erhöhten Punkte der westlich hievon gelegenen, die Einfahrt nach Saldon beherrschenden Halbinsel werden Signalstationen errichtet, welche ihre Nachrichten dem Escadre-Commando übermitteln können.

Der Geschwader-Commandant, durch die Station auf dem Movar und das Telegraphenamt in Traù über das Einlaufen und Ankern der Escadre informiert, beschließt nun, diese um 1 Uhr nachts an-

Ausschiffen eines Landungs-Geschützes.

zugreifen. In Gunduć bleiben nur der Train und »Leopard« als dessen Convoi zurück, die übrigen Schiffe vereinigen sich nach Anbruch der Dunkelheit vor Rogosnica mit »Kaiser Franz Joseph« und seiner zugetheilten Torpedoflottille. »Planet«, »Meteor« und die sechs Torpedoboote zweiter Classe erhalten den Auftrag, außerhalb der beiden Inseln Zirona (grande und piccola) — durch den Canal von Solta — südlich der Bank Macina — um die Ostspitze der Insel Bua — in die Bai Castelli zu steuern und zur festgesetzten Stunde, wenn überhaupt möglich, durch die Enge von Traù zum Angriffe vorzugehen; da diese Abtheilung des Geschwaders dreißig Seemeilen bis zu ihrem Bestimmungsorte zurücklegen muss, macht sie sich sogleich auf den Weg. Die Kreuzer mit der ersten Torpedoflottille folgen um $^1/_2$12 Uhr nach, der Himmel ist gänzlich bewölkt, von Zeit zu Zeit fällt leichter sommerlicher Sprühregen.

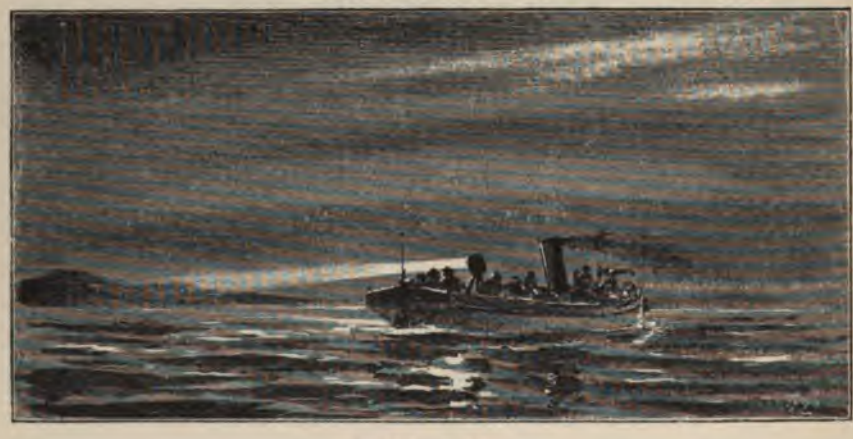
Zur weiteren Sicherung ihres Ankerplatzes detachiert die Escadre gegen Abend »Lussin« in den Canal Zirona, »Trabant« mit drei Torpedobooten zu jenen Klippen, welche der Einfahrt zu den Buchten Saldon und Bossiglina halbkreisförmig vorgelagert sind; die Enge von Traù bewachen an deren östlichem Beginne zwei mit Schnellfeuer-Kanonen und Projectoren ausgerüstete Dampfbarkassen. Um Mitternacht lösen »Panther«, beziehungsweise »Komet« und die zweite Torpedobootsgruppe nach Abgabe des festgesetzten geheimen Erkennungszeichens die bisherigen Vedetten ab, welche hierauf nach Saldon zurückkehren.

»Panther« steuert nach Übernahme seines Vedettendienstes langsam fahrend gegen Westen bis zum Leuchtfeuer der Klippe Murvica; im Begriffe, seinen Curs zu verkehren, sichtet er zwei große Schiffe, die keine Positionslichter führen und auf den Canal von Zirona abhalten. Der allsogleich aus dem Projector aufleuchtende Lichtstrahl lässt in groben Umrissen die »Maria Theresia« erkennen, welche an der Spitze ihres Geschwaders mit Vollkraft herankommt, fast gleichzeitig entdeckt der Commandant des »Panther« auch in der nächsten Nähe seines Schiffes drei feindliche Torpedoboote. Emporsteigende Raketen melden: »Der Feind greift an!« Die Schnellfeuer-Kanonen wenden sich gegen die gesichtete Torpedobootsgruppe und zwingen diese, nach steuerbord abzufallen; »Komet«, welcher das Alarmsignal wiederholte, eilt mit seinen Torpedobooten zum Angriffe gegen die »Maria Theresia«, muss sich aber vor deren übermächtiger Schnellfeuer-Artillerie zurückziehen. Begünstigt durch die Dunkelheit und den eben einsetzenden, die Fernsicht behindernden Regen, finden die Vedetten in der tief ins Land geschnittenen Bucht von Bossiglina einen Zufluchtsort, welcher sie den Blicken des Feindes entzieht.

Der Geschwader-Commandant entsendet nun die erste Torpedobootsgruppe zur Recognoscierung der Einfahrt, doch hat sich die Escadre bereits in den Zustand des Gefechtsalarmes versetzt, sieben Projectoren beleuchten taghell das Außenfeld der Sperre. Unter lebhaftem Feuer der am Lande postierten Batterien dringt »Geier« bis zur Barricade vor, woselbst ihn endlich die Schnellfeuer-Gewehr-

salven des unter Land gedeckten Wachbootes zum eiligen Verkehren des Curses zwingen.

Zu gleicher Zeit stößt in der Bai Castelli die zweite Torpedoflottille des Geschwaders auf die daselbst aufgestellten Wachdampfbarkassen, in deren Geschützfeuer sich jenes der gelandeten Truppe und Batterie mischt; eine dieser Barkassen vermag in seichtes Uferwasser zu entkommen, die zweite wird vom Torpedoboot »XX« gefangen und in Schlepp genommen, die Artillerie der begleitenden Fahrzeuge deckt den Abzug der Torpedoboote. Da



Wach-Dampfbarkasse.

eine Forcierung der westlichen Sperre als unthunlich erkannt wird, stellt auch das Gros des Geschwaders den Angriff ein; »Kaiser Franz Joseph« ankert mit seiner Abtheilung neuerdings in Rogosnica, der Rest des Geschwaders in Gunduć, »Maria Theresia« nimmt wieder das Telegraphenkabel an Bord. Die »Kriegsgefangenen« werden ausgenützt, die Dampfbarkasse führt schon um 8 Uhr früh frische Lebensmittel und den Ersatz für einen erkrankten Mann nach Jadra über, der gefangene Corvéecadet versieht auf »Maria Theresia« die Vormittagswache.

»Panther«, der nach dem erfolglosen Angriffe des Geschwaders wieder seine Vedettenstellung eingenommen hat, erfährt von einem vormittags passierenden Dampfer kleiner Küstenfahrt, das Ge-

schwader liege in Rogosnica, welche Nachricht durch eines der Vedetten-Torpedoboote dem Escadre-Commandanten überbracht wird. Der Admiral beschließt nunmehr in die Offensive überzugehen und das Geschwader am nächsten Morgen anzugreifen, aber bis zu diesem Zeitpunkt über seine Absichten im Unklaren zu erhalten.

Die Panzerdivision lichtet zuerst die Anker und kreuzt vor der Einfahrt, bis »Salamander« alle Minen an Bord genommen hat und sich anschließt, worauf die ganze Escadre in gesichertem Marsche durch die Canäle, dann an der Westspitze Lesinas vorbei gegen Süden steuert, bis sie durch das andauernd regnerische Wetter und die anbrechende Dämmerung dem Sichtbereiche der Küste und der vorgelagerten Inseln entzogen ist.

Nachtsüber verschärft das Geschwader seine Aufmerksamkeit, »Blitz« kreuzt mit dem Torpedoboote »Sperber« zehn Seemeilen südlich vom Movar, »Satellit« fünf Seemeilen Südwest des Leuchtfeuers Lucietta, »Leopard« fünf Seemeilen West von Jadra, alle Torpedoboote halten sich zu sofortigem Ausfalle bereit. Das hartnäckige Regenwetter beeinträchtigt den Auslug, oft ist auf wenige hundert Meter nichts mehr zu erkennen; alles auf Deck Befindliche trieft vor Nässe, die Linsen der Nachtgläser wollen ebensowenig trocknen wie die durchweichten Mäntel, welche in den Kesselräumen der Fahrzeuge und Torpedoboote hängen; die Officiersdiener brauen eifrig Thee und schwarzen Kaffee für ihre durchnässten und ermüdeten Herren.

Als der Tag zu grauen beginnt, springt eine frische südöstliche Brise auf, welche sich allmählich stetigt und eine leichte Dünung der See hervorruft. Gegen 5 Uhr, während einer kurzen Regenpause, glaubt der Wachofficier des »Blitz« im Westnordwesten Rauchwolken zu sehen, doch vermag die Zuhilfenahme der durchfeuchteten Nachtgläser und eines rasch requirierten, trocken gebliebenen — Opernguckers diese Wahrnehmung nicht zu bestätigen, umsomehr, als gleich wieder eine Böe einsetzt, welche einen selten dichten Regenfall mit sich führt; der zunehmende, wenngleich noch mäßige Seegang versetzt überdies das leichte Fahrzeug und dessen zugetheiltes Torpedoboot in fühlbare Rollbewegungen und erschwert hiedurch die Beobachtung.

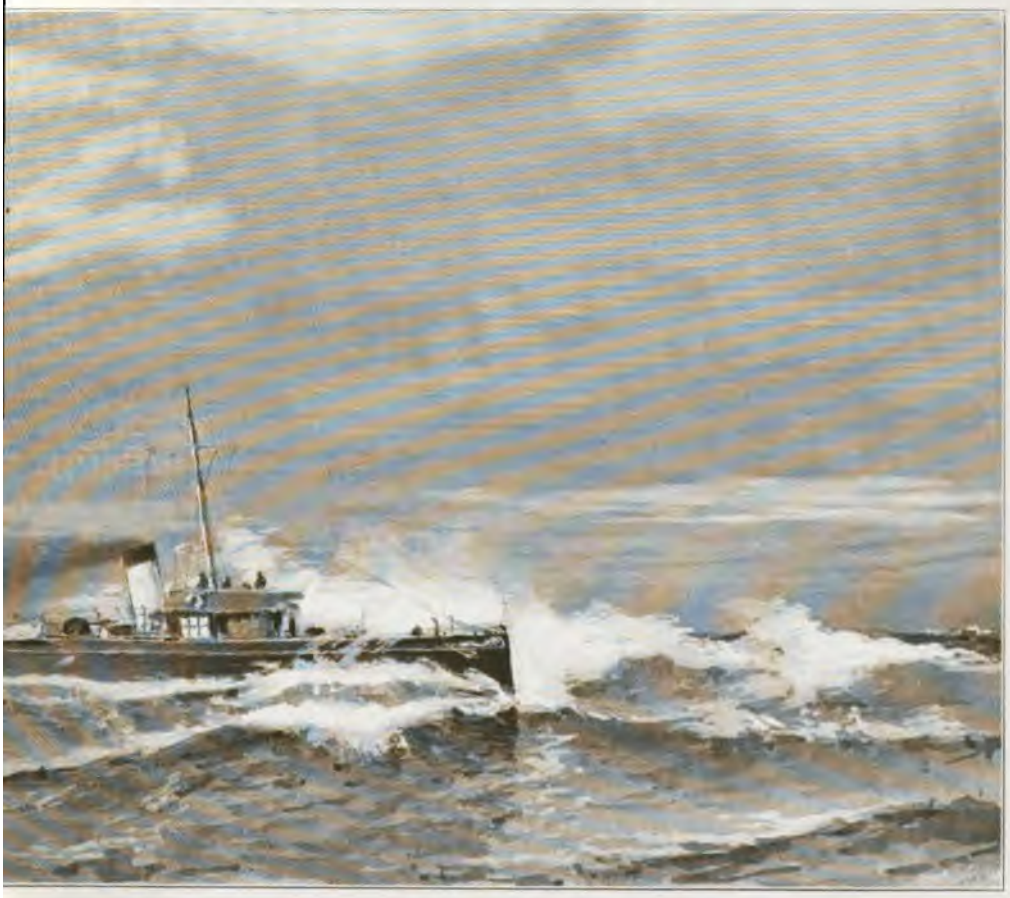
Knapp vor 6 Uhr frischt die Brise neuerdings, die Regenwolken beginnen sich zu lichten und zu zerreißen, da taucht plötzlich aus einem am westlichen Horizonte sich auflösenden Regenstreifen die Escadre auf, welche — mit ihrer Torpedoflottille an der Tete — gegen Rogosnica steuert. »Satellit« ist von diesem Hafen abgeschnitten und zieht sich gegen die Ausläufer des Incoronata-Archipels zurück, »Blitz« und »Sperber« trachten mit voller Maschinenkraft in den schützenden Bereich der Küste zu gelangen, um sich daselbst mit »Kaiser Franz Joseph« zu vereinigen.

»Panther«, das Führerschiff der Escadre-Torpedoflottille, wechselt mit »Kronprinz Erzherzog Rudolf« eine Reihe von Flaggensignalen, löst sich dann aus der Formation und steuert im Jagdcurse gegen »Blitz«, um dieses Schiff außer Gefecht zu setzen. Es beginnt eine regelrechte Jagdfahrt, schäumend zerstieben die Wellen am Buge der pfeilschnell dahineilenden Schiffe, deren convergierender Curs eine Annäherung zu bewirken scheint; auf große Distanz, die im Ernstfalle wenig Erfolg verspräche, eröffnet »Panther« das Feuer seiner 12 *cm*-Schnellfeuer-Geschütze, dichte Rauchwolken entqualmen den Schloten. Dank ihrer Schnelligkeit entrinnen die Gejagten dem Wirkungskreise der Artillerie ihres Angreifers und laufen alsbald in Rogosnica ein; »Blitz« steuert in Zickzacklinien durch die Einfahrt, um »Panther« glauben zu machen, dass diese mit Minen verlegt sei. Thatsächlich wendet »Panther« in der Nähe des Landes und überbringt seinem Commandierenden die Meldung: »In Rogosnica die Gefechtsmarsen eines Rammkreuzers und mehrere Torpedoboote gesichtet, die Einfahrt scheint mit Minen und Barricaden gesperrt zu sein.«

Der Escadre-Commandant detachiert nun »Panther«, »Trabant« sowie die Torpedoboote »Weihe«, »Secretär« und »Ibis«, welche die Festlandsküste bis einschließlich Sebenico nach dem Verbleibe des zweiten Geschwadertheiles zu recognoscieren haben, und blockiert unterdessen mit den übrigen Schiffen und Torpedobooten den Hafen von Rogosnica.

»Kaiser Franz Joseph« erhält, ehe noch »Lussin« die Zerstörung der Staatstelegraphenlinie bei Sebenico vecchio markiert hat, vom Geschwader-Commando telegraphischen Befehl, nach

»PANTHER« JAG



Z« UND »SPERBER«.

»PANTHER« JAG

TZ« UND »SPERBER«.

eventuellem Rückzuge der blockierenden Escadre sofort eine Vereinigung mit dem Gros in Gunduć anzustreben; sollte die Blockade über Nacht aufrecht erhalten bleiben, so sei um $^1/_2 2$ Uhr nachts ein Blockadebruch zu versuchen, die zweite Torpedoflottille werde zur gleichen Zeit die Escadre von See aus angreifen.

Gegen Abend rückt »Panther« mit den übrigen Kundschaftern wieder ein und berichtet, dass in den recognoscierten Gewässern kein Feind angetroffen wurde, worauf der Escadre-Commandant die Weiterführung der Blockade anbefiehlt und für den nächsten Morgen die Auskundschaftung des Incoronata-Archipels und des Hafens Tajer auf der Insel Grossa in Aussicht nimmt. Die Escadre vertheilt sich in weitem Umkreis um Rogosnica, die beginnende Dunkelheit verschleiert ihre Bewegungen der Beobachtungsstation auf dem Movar, welche nur noch die allgemeine Vertheilung der blockierenden Schiffe verfolgen kann. Die Panzerschiffe bleiben in beträchtlicher Entfernung vom Land, um Torpedobootsausfälle leichter abwehren zu können, »Lussin,« »Panther« und die beiden Torpedofahrzeuge bilden einen inneren Kreis, unter Land kreuzen die Torpedoboote — die erste Gruppe im Norden, die zweite im Süden des blockierten Hafens.

Um 8 Uhr sendet der blockierte Admiral die Torpedobootsgruppe »Sperber«, »Kibitz« und »Rabe« auf Recognoscierung aus. Unter dem Schutze der sternenlosen Nacht die Hafeneinfahrt verlassend, entgehen die schnellen Boote während ihrer Aufklärungsfahrt der Entdeckung, sie kehren — ehe das im Südosten nach fast zwölfstündiger Ausheiterung erneuert aufziehende Regenwetter Land und See mit einem undurchdringlichen Schleier umzieht — wieder zurück und melden, dass ein unbesetzter Seeraum von etwa vier Seemeilen Halbmesser zwischen dem Hafen und der feindlichen Aufstellung liege.

Unmittelbar hierauf geht »Blitz« mit der zweiten Torpedobootsgruppe bei heftigem Gewitterregen, gegen dessen Tücke kein Südwester, kein Mantel zu schützen vermag, in See, um die Position jenes Schlachtschiffes zu erkunden, welches sich im Norden Rogosnicas der Küste zunächst befindet. Mit voller Maschinenkraft, alle Lichter sorgfältig verdeckt haltend, steuert »Blitz« durch

die Einfahrt gegen Westnordwest; durch kurze Zeit leuchtet eine der Vedetten mit dem Projector gegen die Küste, doch vermag dessen Licht den strömenden Regen und das nächtliche Dunkel auf solch eine ansehnliche Entfernung nicht zu bemeistern, »Blitz« bleibt unentdeckt. Heftige Entladungen der atmosphärischen Elektricität blenden die Ausluger, die hohe Fahrgeschwindigkeit und die verdeckten Lichter zwingen zu besonderer Vorsicht, um Collisionen hintanzuhalten; auf der Brücke des »Blitz« versammeln sich der Commandant und seine drei Schiffsofficiere, alle bemühen sich mit angestrengtester Aufmerksamkeit, das nächtliche Dunkel zu durchspähen. Während der ersten Viertelstunde nach dem Auslaufen ist nichts zu erkennen, dann erhellt aber ein greller Blitz den in der Cursrichtung liegenden Theil des Horizontes und beleuchtet flüchtig mit seinem fahlen Scheine den mächtigen Schiffskörper der »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie«; »Blitz« bleibt unbemerkt und wendet in östlichen Curs, sichtet unmittelbar darauf an seiner Steuerbordseite den »Panther«, welcher eben durch einige Minuten — zum Glück in entgegengesetzter Richtung — die Projectoren in Betrieb setzt, und kehrt sodann nach Rogosnica zurück. Über den Movar, dessen Beobachtungsstation nach Einbruch der Nacht eingezogen wurde, fegt der böige Scirocco dichtgeballte Wolken; das geheime Erkennungssignal des »Blitz« beantworten zwei die Einfahrt markierende Laternen, die Barricade öffnet sich für kurze Zeit dem einlaufenden Schiffe.

Durch das Ergebnis beider Recognoscierungsfahrten lässt sich nunmehr feststellen, dass auf vier Seemeilen nordwestlich »Panther«, weiters auf sechs Seemeilen in der Richtung Nordwest zu West »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie« liegt; zwischen dem Festland und den vorgelagerten kleinen Eilanden bleibt eine, allerdings bei Nacht schwierige und nicht ungefährliche Passage, welche nur durch feindliche Torpedoboote besetzt scheint, daher für den Blockadebruch in Aussicht genommen wird.

Die blockierende Escadre ist gegen Torpedobootsangriffe auf ihrer Hut, ein harmloser, passierender Küstenfahrer erregt falschen Alarm, das Gleiche beabsichtigen und erreichen gegen Mitternacht

die zu kurzer Diversion ausgesandten Torpedoboote der in Rogosnica eingeschlossenen Abtheilung des Geschwaders.

Nach Mitternacht lichten »Kaiser Franz Joseph«, »Tiger« und »Blitz« ihre Anker und schiffen die Barricade ein, dann steuert »Blitz« mit den sechs Torpedobooten zum Angriffe gegen »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie«; die Verhältnisse liegen allerdings ungünstiger wie beim ersten Auslaufen, das aufheiternde Wetter und der aus zerrissenen Wolken tretende Mond legen die Möglichkeit einer vorzeitigen Entdeckung nahe. Thatsächlich erkennt das anzugreifende Schiff schon auf etwa eine Seemeile Entfernung den herankommenden »Blitz« und suchend leuchten diesem die mächtigen Strahlenbüschel der Projectoren entgegen; die Torpedoboote schwenken allsogleich ab, »Blitz« trachtet durch sein Manöver die Aufmerksamkeit von ihnen abzulenken und auf sich zu ziehen. Schüsse aus den 15 *cm*-Geschützen der »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie« und mehrere Raketen dieses Schiffes alarmieren die Escadre, auch »Kronprinz Erzherzog Rudolf« sendet seine Lichtstrahlen herüber, aber nur auf kurze Zeit; denn alsbald rollt Lage um Lage aus seinen Schnellfeuer-Kanonen, um die aus hoher See rechtzeitig anlangende zweite Torpedoflottille abzuwehren, welche von ihrem Flaggenschiffe »Maria Theresia« zur Attaque geführt wird.

Fast gleichzeitig entdeckt »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie« die übrigen Torpedoboote, die aus Süd und Südost zur Lancierung heranstürmen, lebhaftes Geschützfeuer hüllt das Schiff in dichten Pulverdampf; »Blitz« steuert vom Osten heran und will gleichfalls eine Lancierung versuchen, »Panther« und »Trabant« eilen herbei, um mit ihren Projectoren und Schnellfeuer-Geschützen die angegriffenen Panzerschiffe zu entlasten, Signale des Flaggenschiffes rufen auch »Tegetthoff« zur Vereinigung.

Mittlerweile steuert »Tiger«, mit »Kaiser Franz Joseph« im Kielwasser, unter Land aus dem Hafen; bei den Eilanden Barilac und Maslovnik stößt »Tiger« auf die daselbst postierte Torpedobootsgruppe der Escadre und wehrt sie ab, so dass »Kaiser Franz Joseph« einem Angriff entgeht. Während die Panzerschiffe sich der Torpedoboote zu erwehren trachten, gelingt der Blockadebruch;

ehe die vereinigte Escadre an die Aufnahme der Offensive denken kann, sind schon beide Theile des Geschwaders im Norden verschwunden; ihre Verfolgung in den Bereich des Inselgebietes verspricht keinen Erfolg, der Escadre-Commandant zieht sich daher für den Rest der Nacht mit allen seinen Schiffen von der Küste in die hohe See zurück.

Ob eine Torpedolancierung gelungen ist, ob eines der Schlachtschiffe kampfunfähig wurde? Wer vermag dies richtig zu bestimmen, solange sich nicht in den dröhnenden Schall der Geschütze auch das Schwirren ihrer Projectile mischt und die Gewalt der Waffen jene Entscheidung herbeiführt, welche im Frieden beim Schiedsrichter liegt, der nach bestehenden Regeln mit der Uhr in der Hand sein Urtheil abgibt.

Die Schwierigkeiten, welche das richtige Beurtheilen der Lancierdistanzen bei Nacht beeinflussen und zu denen in erster Linie das blendende Projectorenlicht zählt, sind zwar nicht zu verkennen, doch lassen die meist vorzüglichen Ergebnisse unserer Torpedobootsangriffe im Frieden immerhin auch auf ähnliche Erfolge im Kriege rechnen.

Einer irrthümlichen Ansicht, die in Laienkreisen vielfach verbreitet ist, sei an dieser Stelle entgegengetreten: obschon der Verust einzelner Torpedoboote gegen die Zerstörung eines mächtigen Schlachtschiffes nicht in die Wagschale fällt, darf hieraus keineswegs gefolgert werden, dass die Torpedoboote eine Art »Kanonenfutter« seien, an dessen Opferung wenig läge. Ein modernes Torpedoboot repräsentiert neben dem bedeutenden Geldwert auch einen wichtigen Kampffactor, die Nachschaffung verlorener Torpedoboote ist während des Krieges ausgeschlossen; der Commandierende muss daher mit seinen Torpedobooten haushalten und diese vor zwecklosen Verlusten bewahren, damit sie ihm im Bedarfsfalle vollzählig zur entscheidenden Bekämpfung des Gegners zur Verfügung stehen.

Am 29. Juli morgens erscheint die Escadre vor dem Archipel der Incoronata; die Vedetten des Geschwaders ziehen sich zwar rechtzeitig zurück, doch verräth ihr hinter den Inseln in das sommerliche Blau des Himmels emporsteigender Rauch die Anwesenheit des Flottenlagers. Der Geschwader-Commandant entsendet vor

CH.

BLO

UCH.

die Minenlinien je eine Torpedoflottille, welche hinter den Inseln gedeckt abwarten, ob sich der Feind in die Canäle wagt, deren örtliche Verhältnisse dem Angriffe der Torpedoboote großen Erfolg versprechen würden.

Die Escadre nimmt jedoch — auf etwa fünf Seemeilen von Jadra angelangt — eine Kreuzung parallel zur Küste auf, detachiert »Panther« mit drei Torpedobooten gegen Škulj, »Lussin« gegen Mana, »Komet« und die zweite Torpedobootsgruppe gegen Lavsa. »Panther« und seine Boote stoßen unter Škulj auf »Tiger«, »Satellit« und »Blitz« und sehen sich zum Rückzuge gezwungen; »Weihe« mit den anderen beiden Booten versucht in den Canal Jadra-Lavsa zu steuern, wird aber von der daselbst aufgestellten Mitrailleusen-Batterie zurückgewiesen; »Lussin«, welche unter Mana einlaufen will, sieht sich »Leopard« und dessen Fahrzeugen gegenüber und muss unter heftigem Feuer des Gegners den Curs verkehren. Die schwere Division wendet nun gegen das Land, welches Manöver die Kreuzer in Gunduć veranlasst, sich zum eventuellen Ausfalle zu bereiten; doch steuert die Escadre nach Aufnahme ihrer zurückgewiesenen Kundschafter seewärts zu ihrem früheren Kreuzungsrayon und nimmt die Überwachung der Küste neuerdings auf.

Nach Sonnenuntergang verlegt der Escadre-Commandant die Kreuzungslinie um fünf Seemeilen weiter in See, »Weihe« und »Secretär« werden unter Bord des Flaggenschiffes gerufen und mit schriftlichen Befehlen betheilt, nach deren Übernahme sie sich in nördlicher beziehungsweise südlicher Richtung von der Escadre entfernen. Die Panzerschiffe mit »Kronprinz Erzherzog Rudolf« bilden eine Kielwasserlinie, landwärts halten sich mit parallelem Curse die beiden Torpedoschiffe, an der Tete und an der Queue steuert je ein Fahrzeug mit zwei Booten; die Marschgeschwindigkeit wird mit 10 Seemeilen fixiert, fünfzehn Minuten vor Ablauf jeder Stunde verkehren alle Schiffe gleichzeitig den Curs.

Gegen 11 Uhr nachts wird das tiefe Dunkel, welches in der Cursrichtung der Schiffe liegt, durch einen vom »Trabant« entsandten Projectorenstrahl unterbrochen, gleich darauf zerstiebt eine Rakete am Nachthimmel, begleitet vom dumpfen Schall eines Kanonenschusses. »Abwehralarm!« Hell schmettern die Signal-

hörner durch die Stille, rasch sind alle Projectoren und Schnellfeuer-Kanonen bemannt, Alles durchspäht die Dunkelheit, hin und wieder senden die elektrischen Scheinwerfer grelle Strahlenbüschel gegen den Horizont — es zeigt sich aber nichts, umsonst war die Mühe. »Ibis« stößt zum Gros und meldet, »Trabant« habe drei Torpedoboote gesichtet und beschossen, worauf sich diese zurückzogen. Der Alarm wird eingestellt, der Auslug verschärft; der Admiral begibt sich in seine Kajüte und liest, in der Officiersmesse des »Tegetthoff« setzen sich Chefarzt und Kaplan, in der Nachtruhe gestört, zu einer Schachpartie, die Mannschaft der Schnellfeuer-Kanonen kauert sich auf Deck nieder.

Eine halbe Stunde nach dem ersten Alarme folgt ein zweiter, »Lussin« sichtet ein Torpedofahrzeug mit drei Torpedobooten zweiter Classe, welche nach ihrer Entdeckung den weiteren Angriff aufgeben und wieder abziehen; kurz darauf alarmiert »Komet«, jagt und beschießt eine zweite beunruhigende Torpedobootsgruppe des Geschwaders.

Um 1 Uhr werden die Bemannungen zum viertenmal an die Abwehrstationen gerufen, »Panther« und »Trabant« sind in einen heftigen Geschützkampf mit dem Geschwader verwickelt, ein Signal des »Panther« meldet die Theilnahme großer Schiffe am Angriffe. »Gefechtsalarm!« Die nicht wachhabenden Officiere stürzen angekleidet, den Säbel umgürtend, aus den Cabinen, die freie Mannschaft springt aus den Hängematten, staut diese auf den rollengemäß vorgesehenen Plätzen und eilt an ihren Gefechtsort. Das grelle Licht der Projectoren wird nach der Angriffsrichtung concentriert, die Vormeister der Schnellfeuer-Geschütze blinzeln über das Visier ihrer Geschütze ins Dunkle, bald darauf bekommen sie reichlich zu thun. Das Geschwader greift diesmal energisch an, seine Torpedoboote werden aber rechtzeitig entdeckt und nur selten wieder aus der Sicht verloren; man merkt es dem Manöver der mit voller Maschinenkraft fahrenden Boote an, wie sehr sich diese bemühen, dem grellen und blendenden Lichtkegel, welcher sie den Mitrailleusenschützen als gut kenntliches Ziel ausliefert, zu entkommen. »Maria Theresia« wechselt im Vorüberfahren einige Schüsse aus schwerem Caliber mit den Panzerschiffen und bedenkt

»Panther« mit einer ganzen Lage seiner Steuerbord-Schnellfeuerbatterie, die dieses Schiff im Ernstfalle mit einem Hagel verderbenbringender Geschosse überschüttet hätte; scharf und unangenehm krachen die leichten Kanonen, von einzelnen Schiffen werden Gewehrsalven auf vorüberhuschende Torpedoboote abgegeben. Bald nimmt die Intensität des Schießens ab, der Angriff geht zu Ende, und blitzschnell, wie sie erschienen, sind die Angreifer auch wieder im Dunkel verschwunden, nur aus der Ferne hört man noch das schrille Tönen einer Sirene, »Maria Theresia« sammelt ihre Boote.

»Weihe« und »Secretär« sind unterdessen an die Ausführung ihrer Mission geschritten, welche ein Auskundschaften des Flottenlagers von dessen östlicher Seite her bezweckt. »Secretär« beschreibt einen weiten Kreis um den Archipel der Incoronata, passiert unter Lucietta und Zuri, steuert durch den Canal von Zuri und sodann gegen Nordwest, um an der schmälsten Stelle der Incoronata, welche dort kaum 100 *m* breit ist, den zweiten Officier ans Land zu setzen; dieser soll sich an das gegenüberliegende Ufer begeben und seine Beobachtungen anstellen. Aus dem Kamine sprühende Funken verrathen jedoch vorzeitig der Station auf Škulj die Annäherung des Torpedobootes, welche sofort — der Geschwader-Commandant führt eben den Angriff auf die Escadre aus — der Centralstation auf Gustac und von hier nach Bikarica telegraphisch bekannt gegeben wird. Der Commandant der Beobachtungsstation Bikarica erbittet sich von der zunächst aufgestellten Landungsbatterie Succurs und trifft mit einer Abtheilung von 18 Mann gerade rechtzeitig an der bedrohten Stelle ein, um die Ausschiffung des Officiers zu verhindern; »Secretär« ist gezwungen, sich vor den Gewehrsalven so schleunig zurückzuziehen, dass er die bereits ausgesetzte Jolle mitschleppen muss und erst in entsprechender Entfernung vom Lande hissen und einsetzen kann.

»Weihe« kommt der Station auf Levrnaka nach Eintritt der Dunkelheit mit nördlichem Curs außer Sicht, sie wendet dann gegen die Insel Grossa und steuert knapp unter deren steil abfallender Westküste der Einfahrt in den Hafen von Tajer zu; der

Commandant des Bootes befiehlt verringerte Fahrgeschwindigkeit an, um das starke Beschicken der Kesselfeuer und die Bugwelle zu vermeiden, dank welcher Vorsichtsmaßregel es ihm auch gelingt, die Südspitze von Grossa zu doublieren, ohne von Levrnaka gesichtet zu werden. Durch die schwierige Passage von Katena umschifft »Weihe« das Nordende der Incoronata, fährt hierauf unmittelbar neben dem Küstensaume bis zu einer kleinen Bucht, welche den südlichen Ausläufern der Insel Zut gegenüberliegt und vertäut sich provisorisch in diesem Verstecke. Der Linienschiffs-Fähnrich und drei bewaffnete Matrosen erklimmen noch während der Nacht die steinige Anhöhe und finden auf dem Grate der Insel eine vortreffliche Deckung, von welcher aus fast das ganze Binnenmeer leicht zu übersehen ist. Eine Stunde später erhellt der grauende Morgen mit seinem Dämmerlichte See und Land; »Tiger« und »Leopard« kehren eben von ihren Vedettenstellungen außerhalb Mana und Škulj zurück und enthüllen, sich unbeobachtet wähnend, durch ihr Manöver die Lage der Minenlinien. Die aufgehende Sonne beleuchtet die Ankerordnung des Geschwaders und die Barricaden, ein Torpedoboot zweiter Classe stoppt östlich von Škulj und setzt sich mit dem Land in Verbindung, der Beobachtungsstation Trinkwasser und Proviant überbringend; dem scharfen Fernrohre des Spähers vermögen selbst die Signaldetachements auf Levrnaka und Jadra nicht zu entgehen.

Nachdem er seine Wahrnehmungen fein säuberlich verzeichnet hat, macht sich der Officier auf den Heimweg, klettert das Gerölle bergab zu seinem an der Ostseite der Insel liegenden Torpedoboote, welches die Vertäuung löst und wieder knapp unter Land die Rückfahrt antritt. Nahe der Insel Katena wird das zum Geschwader gehörige Torpedoboot »XV« gesichtet, das mit einer Maschinenhavarie unbeweglich liegt; beide Boote versetzen sich in Gefechtsbereitschaft, »Weihe« eröffnet das Feuer aus seinen beiden Schnellfeuer-Kanonen. »XV«, welcher nur eine Schnellfeuer-Kanone besitzt und die leidige Havarie nicht beheben kann, muss sich ergeben, wird von »Weihe« in Schlepp genommen und durch die Katena-Passage geführt; Levrnaka hört und meldet die Schüsse, das Geschwader-Commando entsendet zwar sogleich den »Leopard«,

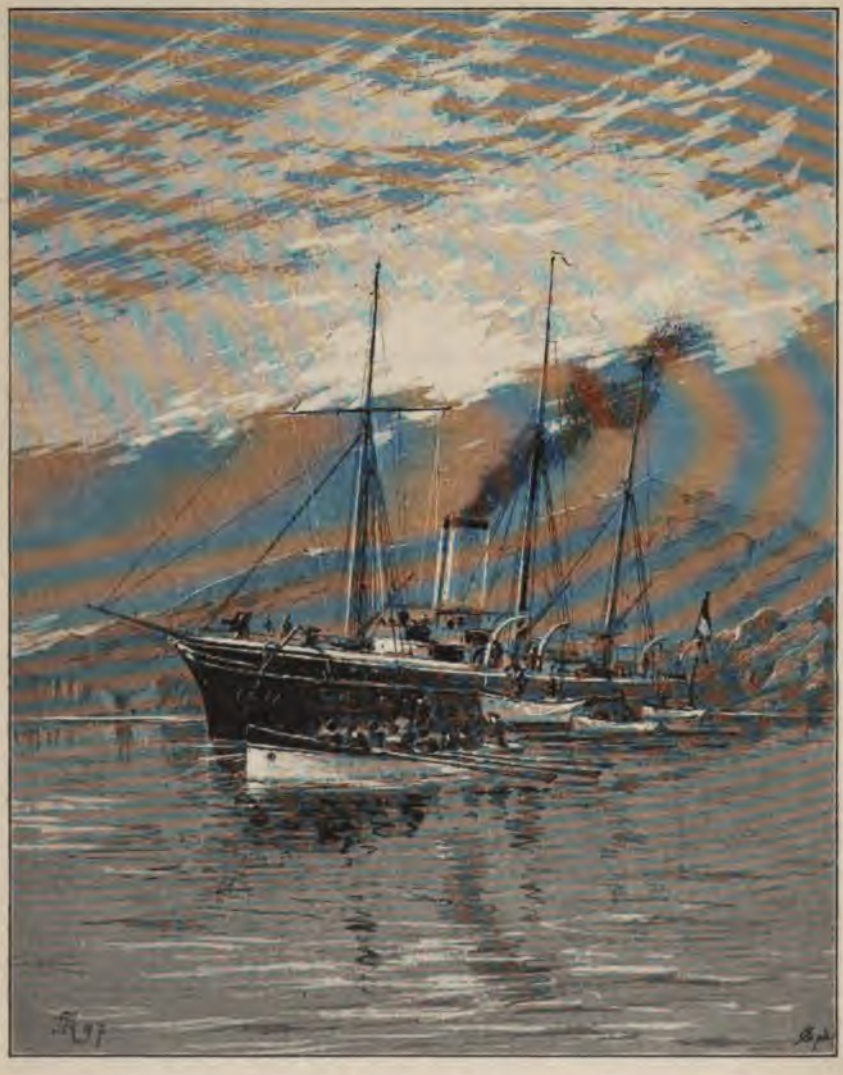
doch kommt dieser zu spät, »Weihe« und ihre Prise vereinigen sich unbehindert mit der Escadre.

Am Bord des »Kronprinz Erzherzog Rudolf« werden die Wahrnehmungen der »Weihe« und die mitgebrachte Prise freudig begrüßt. Besonderes Vergnügen bereitet die Ladung des gekaperten Bootes, welches die Köche des Geschwaders während der Nacht hinter der Operationsbasis nach Zara zum Einkaufe frischer Lebensmittel geführt und mit solchen zurückgebracht hat, denn der Escadre beginnen die frischen Lebensmittel zu Ende zu gehen. »Weihe« als glücklicher Kaptor erhält zuerst den gewünschten Antheil, den Rest belegt das Flaggenschiff als »Kriegs-Contrebande« mit Beschlag; immerhin kommen auch die milderen Satzungen des »Krieges im Frieden« zur Geltung, die Lebensmittel werden zu ihrem Ankaufspreis übernommen, »Ibis« mit der Parlamentärflagge am Masttope bringt die gefangenen Köche mit ihren geleerten Körben gegen Lavsa, woselbst sie »Satellit« in Empfang nimmt.

Der Escadre-Commandant beschließt nunmehr, den Ankerplatz des Geschwaders zu beschießen und gleichzeitig dessen Signalstationen aufzuheben; Torpedoboote übermitteln den Escadreschiffen rasch angefertigte Copien des durch »Weihe« aufgenommenen Planes. Die Torpedoflottille steuert voraus und deckt, sich knapp unter die senkrecht abfallende Seeseite der Inseln Rašip legend, die anschließenden Canäle gegen Ausfälle der feindlichen Torpedoboote; die Schlachtschiffe nähern sich den Inseln Rašip bis auf eine Seemeile und eröffnen von hier aus das Geschützfeuer auf etwa 5500 *m* gegen die ungedeckten Geschwaderschiffe, welche ihre Anker schlüpfen lassen und unter Jadra Deckung finden.

»Lussin«, welche specielle Befehle erhielt, stoppt nächst Levrnaka, streicht die Boote und bemannt diese zur Landung; das Detachement der Beobachtungsstation versucht die Landung der Angreifer abzuwehren, muss sich aber vor dem Feuer der Schnellfeuer-Geschütze des Torpedoschiffes über die engste Stelle der Insel zum Jollboote zurückziehen, in das noch in aller Eile die Telegraphenapparate und -Register gebracht wurden. Da die Rückzugslinie zum Geschwader auf dem Seeweg abgeschnitten ist, muss

das Jollboot an der gegenüberliegenden Küste der Incoronata anlegen, woselbst es von dem vertriebenen Detachement, welches



S. M. S. »Lussin« bemannt Boote, um die Signalstation auf Levrnaka aufzuheben.

nunmehr zu Land einrückt, im Stiche gelassen und von Booten der »Lussin« als Beute abgeholt wird.

Um die Station auf Škulj vor dem gleichen Schicksale zu bewahren, lässt der Geschwader-Commandant deren Bemannung durch ein Torpedoboot abholen; zum Räumen der Telegraphenlinie reicht die verfügbare Zeit nicht mehr aus.

Thatsächlich steuert die Escadre, die im Norden für ihre Artillerie keine Zielobjecte findet, gegen Škulj; ihre Torpedoflottille geht vor, sieht sich aber einem zum Ausfalle bereiten Theile des Geschwaders gegenüber und tritt vor dessen Übermacht den Rückzug zum Gros an; ehe »Condor« das entdeckte Kabel durchschneiden kann, muss er sich seinen Gefährten anschließen. Eine Stunde später wird Škulj wieder von seinem Detachement besetzt, der Telegraphist meldet mit Benützung des intact gebliebenen Verbindungskabels der »Maria Theresia«, dass sich die feindliche Torpedoflottille wieder mit den Panzerschiffen vereinigt hat.

Der Absicht des Escadre-Commandanten, am nächsten Morgen unter dem Schutze seiner überlegenen Artillerie das Zerstören der nördlichen Minenlinie zu versuchen und den Feind zur Herbeiführung der erwünschten Entscheidung im Lager anzugreifen, steht jene des Geschwaders entgegen, welches noch einen nächtlichen Torpedoangriff ausführen, im Falle der Erfolglosigkeit desselben aber vor Tagesanbruch den Hafen Gunduć verlassen und das Flottenlager an die Festlandsküste verlegen will.

Um 10 Uhr nachts lichten »Najade« und »Pola« ihre Anker und steuern, unbemerkt vom Feinde, welcher in See kreuzt, um die Spitze Opat nach Sebenico; die Torpedoflottillen beginnen neuerdings mit der unaufhörlichen Beunruhigung und Alarmierung der Escadre. Erst nach $^1/_2$3 Uhr erfolgt der entscheidende Angriff des Geschwaders: »Kaiser Franz Joseph« und drei Torpedoboote kommen vom Lande her und lenken die Aufmerksamkeit auf sich, der Rammkreuzer verwickelt die Vedetten der Escadre, speciell »Lussin«, in einen lebhaften Geschützkampf; zu gleicher Zeit greifen die übrigen neun Torpedoboote den an der Queue des Gros steuernden »Tegetthoff« an und sichern sich den Erfolg durch drei glückliche Lancierungen. Das Votum der Schiedsrichter, welche »Tegetthoff«, »Lussin«, »Trabant« und ein Escadre-Torpedoboot, dann »Planet« und vier Torpedoboote des Geschwaders

als außer Gefecht gesetzt erklären, verschiebt die Machtverhältnisse derart zu Gunsten des Geschwaders, dass dieses nunmehr an die Aufnahme der Offensive schreiten kann und eine solche unter Umständen auch als Kampf auf hoher See nicht zu scheuen braucht.

* * *

Während die einzelnen Phasen des Küstenkrieges auch bei Friedensmanövern ziemlich getreu der Wirklichkeit nachgebildet werden können, entzieht sich der Kampf auf hoher See dem eigentlichen Bereiche der Flottenübungen und lässt sich höchstens als schematische, in Bedingungen und Regeln eingeengte Darstellung ausführen; die vorstehende Schilderung einer Manöverperiode sei daher nicht weiter ausgesponnen, ihre Ergänzung mit den nachfolgenden kurzen, allgemein gehaltenen Betrachtungen versucht.

Zu den wichtigsten Aufgaben, die an eine Flotte in Kriegszeiten herantreten, gehört die Durchführung eines geordneten, in jeder Beziehung tadellos functionierenden Nachrichtendienstes; auf hoher See fällt dieser den ausgesandten Kreuzern und Vedetten zu, an der Küste wird er durch ein Netz von Signal- und Beobachtungsstationen, welche sich gegenseitig sehen können, gewährleistet.

Dank den optischen und telegraphischen Verbindungen dieser Stationen kann das Erscheinen einer feindlichen Streitmacht noch in derselben Stunde im eigenen Flottenlager bekannt sein, ihre Bewegungen und ihr Vorhaben unterliegen steter Controle. Jede solche Station muss auf einem erhöhten Punkt errichtet sein, damit ihr eine ausreichende Fernsicht gewahrt bleibe; doch eignen sich beispielsweise einige hohe Berge Dalmatiens nicht für diesen Zweck, weil ihre Gipfel oftmals von Sciroccowolken verhüllt sind. Neben der telegraphischen Verbindung besitzt jede Station verschiedene optische Signalmittel, weil jene nicht nur natürlichen Störungen unterworfen ist, sondern auch vom Gegner durch Fischen und Entzweischneiden des Kabels undienstbar gemacht werden kann; weniger wichtige und ad hoc errichtete Stationen bleiben zumeist auf die optischen Signalmittel allein angewiesen.

Zur Versehung des Beobachtungsdienstes wird intelligente Mannschaft gewählt, eine vorgeschobene oder besonders wichtige Station von einem Seeofficier oder Seecadetten befehligt.

Eine in feindlichen Gewässern operierende Flotte wird fast immer mit dem Aufsuchen und Räumen bestimmter Beobachtungsstationen beginnen, während der Angegriffene trachten muss, solcherart entstehende Lücken im Beobachtungsnetz ehestens wieder durch Einschaltung neuer Stationen zu schließen. Zur Sicherung exponierter Stationen — speciell gegen einen übermächtigen Feind — gibt es nur ein halbwegs zweckentsprechendes Mittel: die Lage der Station muss dem Feinde verborgen und unbekannt bleiben. Auf dem Festlande befindliche Beobachtungsstationen können durch Truppen, nächst Canälen und schwierigem Fahrwasser liegende durch Torpedoboote gedeckt werden, in welchem Falle deren Ausschaltung durch den Angreifer den Aufwand längerer Zeit beansprucht, die ihm nicht immer zur Verfügung stehen dürfte.

Jede während Kriegszeiten in Bewegung begriffene Flotte bedarf eines guten Aufklärungsdienstes, um vom Feinde nicht überrascht zu werden, beziehungsweise rechtzeitig dessen Annäherung, Stärke, Zusammensetzung und muthmaßliche Absichten zu erfahren; zur Lösung einschlägiger Aufgaben dient die Postierung schnellaufender Kreuzer auf solche Distanzen vom Gros der Flotte, welche noch mit Fernsignalen beherrscht werden können, das weitere Vorschieben einzelner Kundschafter, endlich die Vertheilung von Torpedofahrzeugen und Hochsee-Torpedobooten für den Ordonnanz- und Nachrichtendienst. Das Einhalten der Vedettenposten, der Signalverkehr auf die bedeutende Distanz und das Erhalten ununterbrochenen Contactes zum Gros will geübt sein und stößt oftmals auf große, durch Wind- und Wetterverhältnisse begründete Schwierigkeiten.

Über Nacht schließen die Vedetten näher an das Gros, weil der allgemeine Sichtkreis und jener der Nachtsignalmittel sich verringert. Die Verwendung von Torpedobooten für den Nachrichtendienst wird überdies eingestellt oder eingeschränkt, um falschen Alarmen vorzubeugen und die Annäherung feindlicher Boote nicht

zu erleichtern. In manchen Flotten kommt dies besonders scharf zum Ausdrucke durch die Vorschrift, dass jedes Torpedoboot, welches bei Nacht in Sicht eines Schiffes kommt, unbedingt zu beschießen ist; man will durch Anwendung dieser drakonischen Maßregel Irrthümer vermeiden, die dadurch entstehen können, dass ein Torpedoboot Schiffe der eigenen Flotte verkennt und anlanciert oder dass ein Schiff feindliche Boote für solche der eigenen Flagge hält und sich zu spät vom Gegentheil überzeugt.

Die Zahl der Vedetten muss naturgemäß zur Beherrschung des ganzen, durch ihre Aufstellung beträchtlich erweiterten Horizontes ausreichen, ihre Sichtkreise müssen sich zumindest berühren; unter normalen Verhältnissen wird man aber so viele Vedetten aufstellen, dass sie sich auch gegenseitig auf Fernsignal-Distanz befinden. Die Position der Vedetten wird durch eine Compasspeilung zum Gros fixiert und diese Richtungslinie von Cursänderungen nicht berührt; es hätte sonst beispielsweise eine in der Fahrtrichtung aufgestellte Vedette beim Verkehren des Curses einen mehrstündigen Weg zu ihrem neuen Posten zu durchlaufen. Curswechsel sind daher von den Vedetten stets gleichzeitig mit dem Gros auszuführen.

Die Organisation des Vedettendienstes erheischt besondere Beachtung; eine an Schiffen zahlreiche Flotte bedarf dessen ebenso wie eine schwächere, in der Vertheidigung begriffene Schiffsabtheilung, und gerade eine solche wird nur dann rechtzeitig und erfolgreich handeln können, wenn ihr Aufklärungsdienst sich dem Gegner überlegen erweist.

Die Einleitung eines Kampfes zwischen zwei gegnerischen Flotten besorgt das schwere Geschütz, welches beim Insichtkommen des feindlichen Schiffsrumpfes (auf etwa 5—6 *km*) das Feuer eröffnet; wenngleich dieser Geschütz-Fernkampf keineswegs einen ausschlaggebenden Erfolg sichert, ändert doch jeder Augenblick der raschen Annäherung beider Gegner die Bedingungen zu Gunsten der Artillerie, indem bei stets gleichbleibender Widerstandskraft des Zieles aus der verringerten Distanz das Anwachsen der Auftreff-Energie des Geschosses folgert. Ein Vergleich mit der alten Schiffs-Artillerie ist trotz dieses allgemein richtig

scheinenden Verhältnisses nicht stichhältig; das einstige Vollgeschoss richtete auf größere Distanzen fast keinen nennenswerten Schaden an und wirkte erst beim Nahkampfe, während moderne Granaten selbst auf beträchtliche Entfernung ein schwach gepanzertes Ziel durchschlagen und durch ihre minenartige Sprengwirkung gewaltige Verwüstung anrichten können.

Auf etwa 4 *km* beginnen auch schon die größeren Schnellade-Kanonen mit ihrem Feuer; die weitere Verringerung der Di-

Durchschossene Panzerplatten.

stanzen bringt der Reihe nach immer kleinere Caliber dieser Waffen zur Action, deren Geschossregen sich gegen Commandobrücken, Signal-Einrichtungen, Deckbatterien und Torpedo-Lancierapparate richtet. Vorkehrungen zur Befehlsübermittlung in die Maschinen und zu den Hauptgeschützen, Steuer-Transmissionen, Munitionspassagen und die zur mechanischen Bewegung schwerer Geschütze dienenden Anlagen werden durch die kräftigeren Schnellfeuer-Kanonen besonders gefährdet, da alle diese Apparate nicht immer hinter genügend widerstandsfähigem Panzer vereinigt sein

können. Das schwere Geschütz, welches in dem andauernden Wettstreite mit dem Panzer die Oberhand behielt, vermag im Nahkampfe, speciell bei glücklichen Treffern, furchtbare Schäden anzurichten.

Wird der convergierende oder der Gegencurs, welcher die beiden Flotten auf das Schlachtfeld brachte, beibehalten, so führt er zum gegenseitigen Durchbruche der Formation; wird er vor dem Aufeinanderprallen der Streitkräfte entsprechend geändert, so verweist dieses Beginnen den Verlauf des Kampfes auf die Wirkung des Artillerie-Feuers. Im zweiten Falle siegt die besser bediente Artillerie, gefördert durch überlegene Taktik; bis zur Bewegungsunfähigkeit havarierte Schiffe fallen der Ramme oder dem Torpedo des Gegners zum Opfer. Während eines Durchbruches werden der geringen Distanzen wegen Ramme und Torpedo besonders zu beachten sein; die Ausnützung günstiger Phasen, der Schutz bedrängter Schiffe der eigenen Flotte dürfte zur Lösung des taktischen Verbandes führen, nach welcher — wie bei Lissa — jedes Schiff für sich bestrebt ist, durch die Verwertung seiner Offensivkraft dem Gegner thunlichsten Schaden beizufügen, bis er vernichtet ist oder das Schlachtfeld räumt. Tritt dies ein und hat sich der Besiegte tapfer gewehrt, so lässt die Wirkungsweise der modernen Waffen die Frage offen, ob dem Sieger eine Verfolgung überhaupt möglich sein wird.

Unter die im Kampfe zur See verwendeten Vernichtungswaffen zählt noch immer die Ramme, welcher Tegetthoff nach Lissa prophezeite, dass sie in Zukunft die Entscheidung der Seeschlachten sein werde. Aus der Zeit der Ruderschiffe stammend, verschwand der Sporn erst mit der zunehmenden Verbesserung der Besegelung und auch da nur für kaum vier Jahrhunderte; denn die Einführung der Dampfkraft, welche den Schiffen neben der Freiheit der Bewegung auch hohe Geschwindigkeiten brachte, ließ den Sporn als Ramme wiedererstehen, worauf er sich bei Lissa zum erstenmal in seiner neuen Gestalt bewährte.

Die Anwendung der Ramme im Kampfe der Dampferflotten blieb allerdings auf seltene Fälle beschränkt, doch lenkten die beiden unglücklichen Zusammenstöße »Großer Kurfürst«—

»König Wilhelm« und »Victoria«—»Camperdown« die allgemeine Aufmerksamkeit auf die furchtbare Wirkung des Rammens, dessen praktischer und moralischer Effect für den Verlauf einer Schlacht so wichtig ist, dass man die Ramme unbedingt verwenden wird — uneingedenk der Gefahr, welche auch für den Rammenden besteht. Der Rammstoß unterbricht die Manövrierfähigkeit und präsentiert das eigene Schiff, wenn auch nur für kurze Zeit, als vortreffliche Scheibe jenem Schicksale, welches eben dem Gegner bereitet wurde; bedenklich ist auch die Gefährdung des eigenen Vorstevens, der, ungeachtet kräftigster Construction, unter der Einwirkung des ungeheuren Momentes der collidierenden Schiffe schwer beschädigt werden kann.

Der Torpedo, heute fast ausnahmslos auf allen für die Seeschlacht bestimmten Schiffstypen vertreten, wurde bei seiner Einführung theils mit übertriebener Skepsis, theils mit einer Begeisterung begrüßt, welche ihn als ein unfehlbares Vernichtungsmittel ansah und deswegen gleichfalls zu weit gieng. Man bezeichnete ihn vielfach als einen Sporn von 400 *m* Länge, doch steht seine Treffsicherheit gegen das zum Rammstoße vorgehende Schiff zurück, wie auch sein augenblicklicher Effect — dank der verbesserten modernen Schiffsconstruction — jenem des gelungenen Rammstoßes nicht gleichkommt.

Liegt zwischen der äußeren und inneren Beplattung des Doppelbodens irgend eines Schiffes ein genügend großer Zwischenraum, so dürfte der zur Explosion gelangende Torpedo nur den äußeren Boden durchschlagen, es füllen sich einige Zellen mit Wasser, wodurch wohl die Schwimmlinie und mit dieser die Steuerfähigkeit beeinflusst, aber das Schiff noch lange nicht gefechtsunfähig wird; hingegen dringen bei kleineren Schiffen, welche keinen Doppelboden besitzen oder deren Böden zu nahe aneinander liegen und daher gleichzeitig beschädigt werden, nach der Explosion eines Torpedos bedeutende Wassermengen ein, die unter Umständen auch mehrere wasserdicht abgeschlossene Räume anfüllen, so dass das Schiff unter beträchtlich erschwerten Bedingungen der Fortsetzung des Kampfes entgegensieht, oftmals aber verloren sein kann.

Die Verwendung des automobilen Torpedos als Waffe richtet sich nach der Installierungsart des Lancierapparates. Torpedoboote zweiter Classe führen die Lancierkanone im Buge, Torpedoboote erster Classe überdies einen Breitseit-Apparat auf dem Achterdecke; während jene ihre Torpedos nur im Anfahren gegen den Feind verwerten können, lancieren diese bei Benützung des Breitseit-Apparates auch im Passieren mit entgegengesetztem Curse.

Im Gegensatze zu den Torpedobooten, deren Angriffstaktik mangels sonstiger Armierung ausschließlich auf das Lancieren beschränkt ist, wenden größere Schiffe, insbesondere die Schlachtschiffe, den Torpedo nur bei sich ergebenden Gelegenheiten an; so wird beispielsweise ein verfehlter Rammstoß den Gegner oftmals am Hecke des der Vernichtung entronnenen Schiffes vorbeiführen und in den Bereich des Heck-Torpedos bringen, beim gegenseitigen Passieren im Melée oder beim Durchbruche der feindlichen Formation werden die Breitseit-Torpedos zur Geltung kommen.

Die Mitnahme von Torpedobooten in den Kampf auf hoher See findet ebenso Anhänger als Gegner; den einen wird die zunehmende Anwendung rauchlosen Pulvers einen kräftigen Strich durch die Rechnung machen, die anderen verweisen darauf, dass jedes Schlachtschiff mit seinen zwei bis sechs Lancierapparaten die gleiche Zahl von Torpedobooten während der Schlacht zu ersetzen vermag. Zum Schutze der Schlachtschiffe gegen Torpedoboots-Angriffe bestehen übrigens eigene Schiffstypen, wie Torpedoschiffe und -Fahrzeuge, endlich die neuartigen Torpedobootszerstörer, welche mit ihren zahlreichen Schnellfeuer-Geschützen den Schlachtschiffen die angreifenden Torpedoboote vom Halse halten können, durch ihren geringeren Tiefgang gegen die für Lancierungen auf Panzerschiffe eingestellten Torpedos gesichert und dank ihren größeren Dimensionen, welche compendiösere und kräftigere Maschinenanlagen zulassen, den Torpedobooten an Seetüchtigkeit, mitunter auch an Geschwindigkeit überlegen sind.

Im Hochseekampfe können mitgenommene Torpedoboote zwar dem Besiegten furchtbar werden, an sich aber kaum einen entscheidenden Ausschlag geben oder gar das wankende Schlachtenglück wieder herstellen; sie bereiten den Kampf vor, indem sie

durch fortdauernde Beunruhigung des Feindes ihrer eigenen Flotte bedeutende Vortheile sichern. Gegen nächtliche Überraschungen aller Arten sieht sich zwar jeder Flottenführer vor, doch hängt der Ausgang der meisten kriegerischen Unternehmungen zur See nicht nur von den erflossenen Dispositionen und ihrer genauen Durchführung, sondern auch vielfach von einzelnen Ereignissen und von unberechenbaren Zufällen ab; es bedeutet immerhin den ersten Schritt zum Erfolge, wenn die Bemannungen der Schlachtschiffe des Gegners vor einer Action durch angestrengten Wachdienst und häufige Unterbrechungen der Nachtruhe übermüdet wurden.

Die eigentliche Domäne der Torpedoboote ist der Küstenkrieg, die Küstenvertheidigung; wie vielseitig sich hiebei ihre Aufgaben und deren Lösungen gestalten, dürfte aus den verschiedenen, in diesem Abschnitte skizzierten Manöverbildern genügend anschaulich geworden sein.

Bei jenem Punkt angelangt, von dem die vorstehenden, allgemeinen Betrachtungen ausgiengen, bleibt nur noch auf das ewige Naturgesetz zu verweisen, welches dem Stärkeren den Erfolg zuspricht; ob nun diese Überlegenheit in der Zahl und Gattung der Schiffe, in ihrer Gruppierung, Panzerung und Artillerie, oder in der Tüchtigkeit der Befehlshaber und des untergeordneten Personals liegt, ob einer dieser beiden Factoren die Mängel der anderen wettzumachen vermag oder nicht, lässt den citierten Satz ebenso unberührt, wie die heldenmüthigste Tapferkeit nichts gegen das unabänderliche Gesetz der Schwere vermag, welches lecke Schiffe auf den Grund des Meeres zu ziehen trachtet.

Zum Schlusse sei bemerkt, dass die Ausführungen dieses Abschnittes, insoweit sie den Verlauf einer Manöverperiode zu beschreiben versuchen, keineswegs einwandfrei sind; es ist ja nicht ihre Aufgabe, ein Lehrbuch maritimer Taktik und Strategie zu ersetzen.

Das Ankern einer Flottenabtheilung im Herzen des feindlichen, nur unzureichend recognoscierten Küstenbereiches würde im Ernstfalle wohl unterbleiben, der schwächere Gegner ohne Zaudern aufgesucht und zum Kampfe gezwungen werden. Ebenso

würde die Durchführung des Angriffes auf ein Flottenlager, welches keinerlei ernst zu nehmende Landbefestigungen besitzt, die engere Küstenvertheidigung der Torpedoflottillen und Kreuzer, welche den offensiv vorgehenden, überlegenen Feind nicht vor Anker erwarten dürfen, sowie manche der kleineren Episoden von den vorstehenden Schilderungen mehr oder minder abweichen.

interessen der Monarchie in den zu besuchenden Ländern, handelspolitische und militär-maritime Studien, Förderung der Forschungen und Beobachtungen auf wissenschaftlichem Gebiete, endlich die Berichterstattung über die Chancen der österreichisch-ungarischen Industrie im fernen Osten. Überdies hatte der Austausch der ratificierten Freundschafts- und Handelsverträge mit Korea bei Entfaltung des in jenen Ländern unabweislichen Gepränges stattzufinden. Zu den wissenschaftlichen Aufgaben zählten auch geologische Studien und hydrographische Aufnahmen; der Navigationsofficier des Schiffes war mit der Aufgabe betraut — im Anschluss an seine früher in Schottland, Jan Mayen, Spitzbergen und Norwegen durchgeführten Beobachtungen — an allen zu berührenden Küstenpunkten mit einem elektrischen Pendelapparat Intensitätsbestimmungen der Schwere vorzunehmen.

S. M. Schiff »Kaiserin Elisabeth« wurde am 24. November 1892 in Dienst gestellt und traf am 8. December in Triest ein, die Einschiffung des durchlauchtigsten Herrn abzuwarten, welche am Abende des 14. December erfolgte; Erzherzog Carl Ludwig und höchstdessen Familienmitglieder schifften sich gleichzeitig auf S. M. Yacht »Greif« ein.

Während der Nacht flaute die frische Bora ab, so dass der Morgen mit prächtigem, fast frühlingsähnlichem Wetter anbrach. Die auf »Greif« gehisste Standarte wurde von der »Kaiserin Elisabeth«, welche mit ihrer Flaggengala, den eleganten Linien des Schiffskörpers und dessen hellgrauem Anstrich ein schmuckes Bild bot, mit Geschützsalut begrüßt; zahlreiche Handelsschiffe prangten gleichfalls im Flaggenschmucke.

Mittags fand auf »Greif« ein Abschiedsdejeuner statt, während dessen S. M. Schiff »Kaiserin Elisabeth« die letzten Vorbereitungen zur Abreise traf; gegen 2 Uhr kehrte Se. k. und k. Hoheit Erzherzog Franz Ferdinand auf die »Kaiserin Elisabeth« zurück, »Greif« hisste das Signal »Auslaufen!« Kurze Zeit darauf setzten sich beide Schiffe unter stürmischen Evvivarufen der am Ufer dichtgedrängten Zuseher in Bewegung, begleitet von S. M. Schiff »Büffel«, den Lloyddampfern »Arciduchessa Carlotta« und »Danubio«, sowie von zahlreichen Dampf-

und Ruderbooten, welche sämmtlich dicht mit Passagieren besetzt waren.

In unseren Seestädten weiß man es immer gebürend zu schätzen, wenn eine hochstehende Persönlichkeit Seereisen unternimmt, man erhofft hievon eine, wenn auch nur indirecte Förderung unserer Handelsmarine, die, obwohl schon lange und arg bedrängt, doch erst in neuester Zeit eine gesetzliche Unterstützung fand. Die ganz besonders rege Theilnahme der Triester Bevölkerung, welche sich dazu drängte, dem hohen Herrn ihre Abschiedsgrüße zuzujubeln, gab aber auch einen neuerlichen Beweis von deren Anhänglichkeit an das erlauchte Herrscherhaus.

Musikkapellen auf den beiden Lloyddampfern, sowie die Musikharmonien der beiden Kriegsschiffe spielten patriotische und vaterländische Weisen, die Kriegsschiffe wechselten noch einige Signale und die Hurrahrufe der an den Salutstationen befindlichen Bemannungen; auf der Höhe von Isola fiel »Greif«, von den beiden Lloyddampfern gefolgt, gegen Triest ab, die »Kaiserin Elisabeth« setzte in ihren Curs.

Langsam entschwand der Golf von Triest den Blicken, einige Zeit hob sich noch das kaiserliche Schloss Miramar als weißer Punkt vom dunklen Hintergrund ab; dann tauchten neue Bilder auf, Pirano, der Leuchtthurm von Salvore, Parenzo und andere Ortschaften glitten in weiter Ferne vorüber, bis die einbrechende Dunkelheit jede Aussicht benahm. Den Central-Kriegshafen von Pola passierend, gab das Schiff, welches für die Dauer des Aufenthaltes in den vaterländischen Gewässern die Standarte führte, sein Erkennungssignal ab; dies war für ein ganzes Jahr die letzte Fühlung, die mit dem heimatlichen Boden genommen werden konnte. Das schöne Wetter hielt bis zur griechischen Küste an, woselbst ein frischer Nordwind aufsprang.

Am 18. December musste die Vorstellung des Schiffs-Stabes, welcher seine Glückwünsche zu dem Geburtsfeste des hohen Herrn darbringen wollte, wie auch die beabsichtigte heilige Messe, des ungünstigen Wetters wegen, unterbleiben, denn das Schiff rollte ziemlich stark; Wind und Seegang nahmen erst ab, als das Cap Krio von Kreta doubliert worden war.

Abends erfolgte ein Aufzug von Mannschaftsgruppen, welche Menschen und Thiere der zu besuchenden exotischen Länder darstellen sollten; dank der Findigkeit unserer Matrosen konnte mit den am Bord verfügbaren, ausserordentlich primitiven Mitteln manches gelungene Bild geschaffen werden, das die allgemeine Heiterkeit anzuregen vermochte.

Am nächsten Tage nahm der Seegang zu, das Schiff führte im Laufe des Vormittags Rollbewegungen von 21—22° nach jeder Bordseite aus. Am Morgen des 20. December wurde das Leuchtfeuer von Damiette gesichtet, ein Hafenlotse an Bord genommen und gegen Port Said gesteuert, woselbst das Schiff — nach Abgabe des Territorial-Salutes mit 21 Kanonenschüssen — am Quai vertäut wurde.

Port Said, auf einer sandigen Nehrung des Menzaleh-Sees gelegen, ist eine aufstrebende Stadt, welche allerdings nichts zu bieten vermag, das zu längerem Verweilen anregen könnte. Das bedeutende geschäftliche Treiben wird durch die Wichtigkeit dieses Platzes für die Fahrt durch den Suezcanal erklärlich; die meisten Dampfer halten sich vor oder nach dieser zur Ergänzung ihrer Vorräthe für kurze Zeit in Port Said auf.

Auch S. M. Schiff »Kaiserin Elisabeth« beschränkte seinen Aufenthalt in Port Said auf die unbedingt nöthige Zeit. Die Suezcanal-Gesellschaft zeigte das größte Entgegenkommen und bethätigte dieses auch dadurch, dass die »Kaiserin Elisabeth« während der ganzen Dauer ihrer Canalfahrt keinem der entgegenkommenden Dampfer auszuweichen brauchte, weil diese rechtzeitig vorher an den Ausweichestellen vertäut worden waren. Die Taxe für die Canalpassage belief sich auf 13.000 Francs.

Am Morgen des 21. December wurde Port Said verlassen und in den Schiffahrtscanal gesteuert, welcher anfangs entlang des ausgedehnten, doch seichten Menzaleh-Sees führt und von diesem nur durch einen schmalen Erdstreif geschieden ist. Gegen Osten erstreckt sich schier endlos eine eintönige und flache, zeitweise von Dünenketten unterbrochene Wüste; nur selten treibt hier die Fata Morgana ihren Spuk, dann erscheinen über den Sandhügeln nebelartige, luftige Landschaften, einem Traumbilde gleich;

für gewöhnlich herrscht aber die prosaischeste Nüchternheit vor; statt der fruchtbeladenen Palmen entsprießt dem grauen, von der Sonne ausgebrannten Boden zwerghaftes Buschwerk und spärliches Gras. Das Treiben der Fellachenarbeiter, die an einzelnen Stellen die Canalufer ausbessern, den herabgewehten Sand den knienden oder auf dem Bauche liegenden geduldigen Kameelen aufladen und wieder über die Dünenkette landeinwärts transportieren, dann die in beständiger Thätigkeit befindlichen riesigen Baggermaschinen bringen immerhin etwas Leben in die eintönige, öde Gegend.

Lotse im Rothen Meere.

Abends wurde die Ortschaft Ismaila passiert, nach Einbruch der Dunkelheit die Weiterreise bei Zuhilfenahme der beiden vorderen elektrischen Scheinwerfer bis Suez fortgesetzt und hier der Canallotse ausgeschifft.

Im Rothen Meere wurden die der Jahreszeit entsprechenden normalen Wetterverhältnisse angetroffen, im nördlichen Theile herrschte Nordwestwind, im südlichen frischer Südostwind vor, dieser bildet die Fortsetzung des im Golfe von Aden wehenden Nordostmonsuns, welcher, durch die Bab el Mandeb-Straße eintretend, in der Hauptrichtung des Rothen Meer-Beckens abgelenkt wird. Die Gischt der am Buge des Schiffes zerstäubenden Wellen wurde durch den steifen Wind über den Vordertheil des Schiffes geweht, die Wachorgane auf der Commandobrücke durchnässend; Fritz Reuter, welcher sagt, dass des Einen Eule des Anderen Nachtigall sei, behielt auch hier wieder recht, denn das Personal der Maschinen- und Kesselwachen, dem das Rothe Meer Tempe-

raturen von 60° Celsius und darüber bescherte, fand durch die dem frischen Wind entsprechende erhöhte Ventilation der unteren Schiffsräume eine angenehme Verminderung der wahrhaft drückenden Hitze.

Die Tage bis zum 24. December verliefen ohne besondere Ereignisse. Der Christabend ist ein Fest, welches man am liebsten im Kreise der Angehörigen verbringt, das aber am Bord eines Schiffes nichts von seinem anmuthenden Reize verliert; Tannenbäumchen pflegen auch hier den Mittelpunkt der Festesfreude zu bilden, im Nothfall improvisiert die seemännische Findigkeit einen Ersatz; schon so mancher aus Besenkraut oder sonstigen primitiven Hilfsmitteln zusammengestoppelte Weihnachtsbaum hat während langwieriger Seereise dazu beigetragen, einen traulichen Abend in das einförmige Bordleben zu schalten. Die Erinnerung an die entfernte Heimat und die daselbst Zurückgebliebenen hat gleichfalls ihren Antheil an der Festesstimmung, das gemeinsame Schicksal vereinigt die Bordgenossen zu einer großen Familie.

So feierten auch die Angehörigen der Officiersmesse der »Kaiserin Elisabeth«, beehrt durch die Anwesenheit des hohen Herrn, in frohester Stimmung mit der Aufstellung eines Christbaumes und Verlosung kleiner Juxgegenstände, die zu manchen heiteren Scenen Anlass gaben, diesen Abend. Der Christbaum zeichnete sich dadurch aus, dass seine Zweige trotz der großen Hitze dicht mit Schnee bedeckt waren; obschon diese Art Schnee nicht schmolz, blieb sein Anblick ohne merkbare Wirkung auf die Einbildungskraft der Festtheilnehmer, die fast tropische Temperatur machte sich allzusehr fühlbar.

Um Mittag des 26. December passierte die »Kaiserin Elisabeth« den Leuchtthurm der Insel Perim, das gehisste Erkennungssignal des Schiffes wurde von Perim aus mit dem Signale: »Compliments of the season« beantwortet; spät abends ankerte das Schiff vor Steamer Point, der Hafenstadt Adens, welches nach beendeter Kohlenergänzung und nur 36stündigem Aufenthalte wieder verlassen wurde. Die nächstfolgenden, von gutem Wetter begünstigten Tage brachten keine besonderen Ereignisse, die Eintönigkeit der

Fahrt unterbrachen mitunter in Sicht kommende Dampfer und fliegende Fische.

Am Sylvesterabende geruhte der hohe Herr den Schiffs-Stab zu einer Abendunterhaltung einzuladen, am Neujahrsmorgen fand die Aufwartung je einer dem Stab und der Mannschaft entnommenen Deputation statt. Gelegentlich des Gottesdienstes gedachte der Schiffs-Kaplan in kurzen und schlichten Worten des kommenden

Begegnung der Corvette »Fasana«.

Jahres, den Segen des Allmächtigen für die an der Reise Theilnehmenden und für das Schiff erflehend.

In der Morgenwache des 2. Jänner kam ein größeres Schiff unter Segeln — anscheinend ein Kriegsschiff — in Sicht, welches bald darauf als S. M. Schiff »Fasana« erkannt wurde; diese Corvette befand sich auf der Heimreise nach einer fast anderthalbjährigen Abwesenheit vom Vaterlande, während welcher sie eine Weltumseglung durchgeführt hatte und auch einen der schwersten Taifune glücklich überstand, in dem mehrere große Dampfer und andere Schiffe zugrunde giengen.

Se. k. u. k. Hoheit ließ gegen die »Fasana« Curs nehmen und die Standarte hissen, welche alsbald von diesem Schiffe mit

Geschütz- und Wantensalut begrüßt wurde; als sich die beiden Schiffe einander genähert hatten, begab sich der hohe Herr mit dem Galaboote zur »Fasana«, die durch Beidrehen ihre Fahrt gehemmt hatte, und besichtigte die Corvette in allen ihren Theilen, worauf ein Segelmanöver zur Durchführung gelangte. Unter neuerlichem Salute der »Fasana« und den Klängen heimischer Weisen der Schiffsmusik trennten sich bald darauf die beiden Schiffe, welche der Zufall inmitten eines fernen Weltmeeres, mehrere Hunderte von Meilen außer Sichtweite jedes Landes, zusammengeführt hatte.

Am 3. Jänner kamen in großer Entfernung die Inselgruppen der Lakediven und Malediven in Sicht, am 4. wurden knapp unter der Wasseroberfläche schwimmende große Rochen begegnet; tags darauf, kurz vor 8 Uhr morgens, ankerte die »Kaiserin Elisabeth« vor Colombo, der Hauptstadt Ceylons. Obschon diesmal die Standarte nicht geführt wurde, hatten doch fast alle im Hafen anwesenden Schiffe geflaggt; das vormittags einlaufende englische Kriegsschiff »Cossack« hisste gleichfalls die Flaggengala, mit 21 Kanonenschüssen salutierend.

Besonderes Interesse beansprucht Kandy, die alte Hauptstadt der Könige Ceylons, welche einen berühmten Buddhatempel mit dem größten Heiligthume der 400 Millionen Buddhisten (den »Daladá«, einen Zahn Buddhas) besitzt; die tropische Vegetation dieser gottbegnadeten Insel zaubert dem Besucher stets neue, überwältigende Bilder vor das erstaunte Auge. Nur allzu rasch verflogen die wenigen, dem alten Märchenlande gewidmeten Tage, die Morgensonne des 14. Jänner beschien bereits das Kielwasser der »Kaiserin Elisabeth«, welche sich in hoher See auf dem Wege nach Bombay befand.

Diese Überfahrt, während welcher die wissenschaftliche Bestimmung der in Ceylon gesammelten Vögel und Insecten vorgenommen wurde, bot wenig Neues; am 15. und 16. Jänner zeigte sich ein intensives Zodiacallicht, das bis etwa zwei Stunden nach Sonnenuntergang anhielt, große Schwärme von Seeschwalben und viele fliegende Fische blieben die einzigen gesichteten Vertreter der Thierwelt.

Am 17. Jänner traf die »Kaiserin Elisabeth« vor Bombay ein; aus dem Morgennebel tauchten allmählich die Umrisse der Stadt und der Hügel auf, unter dem Donner der die k. u. k. Standarte begrüßenden Kriegsschiffe wurde der Ankerplatz erreicht; die anwesende englisch-indische Flottenabtheilung (zwei Thurmschiffe, ein Torpedokanonenboot und zwei Sloops) führte die große Flaggengala, ihre Bemannungen leisteten die üblichen Ehrenbezeigungen.

Indien! Welche Fülle von Eindrücken liegt doch oft in einem einzigen Worte! Märchenartige Bilder aus der Zeit der Moguln, heldenmüthige Kämpfe und blutige Aufstände, sagenhafte Wohlgerüche und unermessliche Reichthümer, uralte Baudenkmäler und neuentstandene Handelsemporien, alles dies zieht im Geiste kaleidoskopisch-bunt vorbei, innig verbunden mit dem Namen des riesigen Reiches, über welches Englands Königin als Empress of India herrscht. Wer es bereiste, konnte sich wenigstens für die Dauer seiner Reise der Ansicht nicht verschließen, dass die indische Philosophie nicht mit Unrecht der Welt und dem Leben nur eine dem Traume verwandte Wirklichkeit zugesteht.

Dem durchlauchtigsten Herrn, welcher als Gast der Kaiserin nach Indien kam, war durch seinen hohen Rang Gelegenheit geboten, Land und Leute eingehend kennen zu lernen; britische und eingeborene Würdenträger wetteiferten in dem Bestreben, dem erlauchten Sprossen unseres Kaiserhauses seinen Aufenthalt so fesselnd als möglich zu gestalten; die durchwegs überaus herzliche Aufnahme Sr. k. u. k. Hoheit zeugte für die Hochachtung, die unserem erhabenen Monarchen und dessen Reiche selbst in fernen Weltgegenden gerne und freudig gezollt wird, sie übertrug sich auch auf die »Kaiserin Elisabeth«.

Noch am Tage der Ankunft in Bombay schiffte sich Se. k. u. k. Hoheit für die Dauer der indischen Inlandreise aus, die anwesenden Kriegsschiffe leisteten die üblichen Ehrenbezeigungen. S. M. Schiff »Kaiserin Elisabeth« blieb noch bis zum 1. Februar im Hafen. Die Mitglieder der ersten Gesellschaft, insbesondere auch jene der österreichisch-ungarischen Colonie, die Clubs und Vereine veranstalteten die mannigfaltigsten Unterhaltungen und bemühten sich

in liebenswürdigster Weise, ihren Gästen möglichst viel Zerstreuung und Abwechslung zu bieten.

Auf dem Wege nach Colombo, woselbst die »Kaiserin Elisabeth« am 8. Februar eintraf, wurde in Mormugao (Portugiesisch-Indien) dreitägiger Aufenthalt genommen und anschließend hieran das Scheibenschießen aus Geschützen und Schnellfeuer-Kanonen vorgenommen.

Acht Tage später gieng das Schiff wieder in See, nahm eine Neubestimmung der Localattraction vor und erreichte, von schönem Wetter begünstigt, am 18. Februar den Hafen von Trincomalee (Ceylon), welcher behufs Kohlenergänzung angelaufen wurde. Mit den Stäben der anwesenden britischen Kreuzer »Boadicea«, »Marathon« und »Brisk« entwickelte sich ein freundschaftlicher Verkehr; die englischen Seeofficiere ließen keine Gelegenheit vorübergehen, ohne sich ihren österreichisch-ungarischen Kameraden gefällig zu erweisen.

Am 24. Februar wurde Trincomalee verlassen, beim Passieren der britischen Escadre das »God save the Queen« seitens der Schiffsmusik intoniert und die Mannschaft an die Salutstationen beordert, welche Begrüßung von den englischen Schiffen gleicherweise Erwiderung fand.

Im Golfe von Bengalen herrschte leichter Nordostmonsun vor; am Nachmittage des 27. Februar kam das Leuchtschiff von Hugli Eastern Channel und bald darauf auch die Lotsenbrigg in Sicht; der an Bord genommene Flusslotse führte das Schiff in dem »Hugli« genannten Arme der Ganges-Mündungen stromaufwärts bis zur Saugor-Insel, nächst deren Leuchthause vor Anker übernachtet wurde. Am frühen Morgen setzte die »Kaiserin Elisabeth« ihre Flussfahrt fort, erreichte nachmittags die Hauptstadt des indischen Kaiserreiches, Calcutta, und wurde vor einem der schönsten Punkte dieses wichtigen Emporiums, vor dem Eden Garden, an vier Bojen vertäut; die Abgabe des Territorialsalutes unterblieb, weil die Hafenregeln Calcuttas einen solchen nicht gestatten.

Während des fast einmonatlichen Aufenthaltes in Calcutta fand der Stab der »Kaiserin Elisabeth« nicht nur bei den Spitzen der Behörden sondern auch bei den nichtofficiellen Persönlichkeiten

zuvorkommendste und gastliche Aufnahme; das Schiff errang sich allgemeine Sympathien und erfreute sich einer großen Zahl von Besuchern aus allen Ständen. Besondere Anerkennung wurde auch der Schiffsmusik gezollt, welche im öffentlichen Eden Garden, dann auf Wunsch der Gemahlin des Vicekönigs im Government House,

Damenbesuch am Bord.

endlich auf Bitte eines Damen-Comités zu wohlthätigem Zweck im zoologischen Garten concertierte.

Se. k. u. k. Hoheit weilte nach seiner Ausschiffung am Hofe des Nizáms von Haidarábád, des mächtigsten indischen Vasallenfürsten, und in Gwalior, berührte noch vor dem Eintreffen der »Kaiserin Elisabeth« Calcutta, dann den im Tarái-Gebiete des Himalaya liegenden klimatischen Curort Darjeeling. Das heilige Benares mit seinem religiösen Fanatismus, die beiden einstigen Moguln-

residenzen Agra und Delhi mit dem steinernen Vermächtnisse der Timuriden bildeten Glanzpunkte der ganzen Reise; die Rájputána-Staaten Alwar, Jodhpur und Jaipur fesselten durch den ritterlichen Sinn ihrer kriegerischen Bevölkerung; erfolgreiche Tigerjagden in der Tarái-Region Nepáls, einem wahren Eldorado für Jäger, beschlossen die indische Reise.

S. M. Schiff »Kaiserin Elisabeth« verließ am Morgen des 29. März den Vertäuplatz und steuerte über Garden Reach mit dem Ebbestrome flussabwärts. Wie bei den meisten Mündungen großer Flüsse ins offene Meer, so machen sich auch beim Hugli Ebbe und Flut, welche in diesem Stromarme Niveau-Unterschiede bis zu 6 *m* hervorrufen, in hohem Maße fühlbar; in den Monaten August und September erreicht der Ebbestrom infolge zufließender Hochwässer mitunter neun Seemeilen stündlicher Geschwindigkeit und muss daher in dieser Jahreszeit für die Thalfahrt das Einsetzen des Flutstromes abgewartet werden.

Nach Passierung der für die Schiffahrt besonders gefährlichen Stelle bei James and Mary Sands, bei welcher das Schiff trotz des mittlerweile eingetretenen Hochwassers nur 60 *cm* Wasser unter dem Kiele hatte, wurde Diamond Harbour erreicht und daselbst die Wiedereinschiffung Sr. k. u. k. Hoheit, welche am Abend erfolgte, vor Anker abgewartet. Am frühen Morgen des nächsten Tages verließ die »Kaiserin Elisabeth« Diamond Harbour und erreichte bald darauf die hohe See; auf Deck milderte eine kühle Brise die herrschende Hitze, im Maschinenraume zeigte jedoch das Thermometer fast ständig eine Temperatur von 70° C. an.

Die Überfahrt nach Singapore verlief ereignislos, sie wurde nur am 5. April, als das Schiff in die Nähe der Water Islands kam und der hohe Herr den Wunsch äußerte, eine dieser scheinbar unbewohnten Inseln zu besichtigen, durch mehrstündigen Aufenthalt bei Pulo (Insel) Bessar unterbrochen.

Im Morgengrauen des nächsten Tages passierte die »Kaiserin Elisabeth« bei Raffles Light, musste aber in dessen Nähe während einer vom Süden kommenden Gewitterböe, welche von dichtem, alle Aussicht benehmendem Regen begleitet war, ankern; nach einer Stunde, als der blaue Himmel wieder hervorleuchtete, wurde

weitergesteuert und bald nachher die Rhede von Singapore angelaufen.

Hier lagen mehrere fremde Kriegsschiffe vor Anker, unter diesen die siamesische Königsyacht »Ubon Burathid«, auf welcher sich ein Halbbruder des Königs befand. Dieser Prinz hatte Auftrag, Se. k. u. k. Hoheit einzuladen, sogleich nach Siam zu kommen und die Reise nach Java und Australien zu verschieben, welche Änderung des Reiseprogramms allerdings nicht durchführbar war.

Sonntag den 9. April wurde mit Tagesanbruch Singapore verlassen und gegen das nächste Reiseziel, die Insel Java, gesteuert; da S. M. Schiff »Kaiserin Elisabeth« noch am selben Tage zum erstenmal den Äquator passierte, gestattete Se. k. u. k. Hoheit, dieses Begebnis nach herkömmlichem Seemannsbrauche zu feiern.

Die althergebrachte Sitte, beim Passieren der Linie dem Frohsinne freien Lauf zu lassen, dürfte ihre Entstehung der Thatsache verdanken, dass der Äquator von einem Calmengürtel umgeben ist, dessen Durchquerung den Segelschiffen oftmals großen Zeitverlust bedeutet und daher, wenn glücklich durchgeführt, ein freudiges Ereignis bildet; die übliche »Taufe« derjenigen, welche den Äquator noch nicht passiert haben, ist eine jener schönen Traditionen, die im Seeleben überliefert sind und, dem vorwiegend nüchternen Sinn unserer Zeit trotzend, sich noch nicht verloren haben. Dass während der Taufe, in der sich entwickelnden Naumachie, Jedweder — auch jener, der die Linie bereits einmal passierte — ohne Schonung durchnässt wird, erhöht die allgemeine Heiterkeit, welche in der Verschmelzung mythologischer Figuren mit urwüchsigem Seemannshumor ohnehin viele dankbare Motive findet.

Nach Beendigung des vormittägigen Gottesdienstes, als eben die zwischen den Inseln Battam und Bintang liegende Rhio-Straße passiert worden war, erschienen am Vorderdecke des Schiffes zwei abenteuerliche Gestalten: der Pilot Neptuns im Fliegenden Holländer-Costüme, mit einem langen, rothen Spitzbart und einäugig, begleitet von seinem Diener, einem Mohren; beide troffen von Wasser, dem sie muthmaßlich entstiegen waren. Der Rothbart stellte sich vor und berichtete, dass Neptun die Annäherung des Schiffes an den Äquator bemerkt habe und seinen Gruß sende;

Äquatortaufe.

das Schiff müsse sich bei der Passierung der Linie den üblichen Gebräuchen unterwerfen, Neptun werde aber sammt seiner Familie zu einem Besuch an Bord kommen.

Gegen $3^1/_2$ Uhr, als das Schiff nur mehr wenige Meilen vom Äquator entfernt war, stoppte es für kurze Zeit seine Fahrt, damit der göttlichen Familie das Anbordkommen erleichtert werde. An der Spitze des sich entwickelnden Zuges schritten Musikanten, welche langen Hörnern schmetternde Töne entlockten; ihnen folgte der erderschütternde, tridenttragende Neptun mit seiner holden Gattin Amphitrite auf einem von Seeungeheuern gezogenen Muschelwagen, dessen genaue Prüfung eine merkwürdige Ähnlichkeit mit der Landungslafette eines Bootsgeschützes ergab. Die Gestalt Neptuns — dessen Rolle traditionsgemäß dem ersten Bootsmanne zufiel — präsentierte sich geradezu imposant; das von wallendem Haar und Bart umrahmte, wettergebräunte Gesicht und die muskulösen Arme des Gottes standen in lebhaftem Contraste zur anmuthigen Erscheinung der Amphitrite, welche von einem jungen Matrosen mit mädchenhaftem Gesichte dargestellt wurde; üppige blonde Locken aus Werg und die durch kunstgerechtes »Ausstopfen« erreichte Formenvollendung weiblicher Statur machten auch diese Maske zu einer durchaus gelungenen. Dem göttlichen Paare wurde durch eine lange Amme ein Wickelkind nachgetragen, welches als Sprössling ihrer Verbindung muthmaßlich der jugendliche Triton war; der mit dieser Rolle betheilte kleinste Matrose des Schiffes musste der tropischen Hitze und der dicken Segeltuchwindeln wegen das kühlende Nass der kommenden Taufe sicherlich mit großer Sehnsucht erwarten. Zum Schlusse folgten der Leibbarbier mit einem großen Kübel Seifenschaum und einem riesigen hölzernen Rasiermesser, der Astronom, der Arzt und noch so manche köstliche, Heiterkeit erregende Figur aus Neptuns buntem, eigenartigem Hofstaate.

Der Zug bewegte sich langsam an der Tribüne vorbei zu einem Podium, welches die Götter bestiegen, während sich ihr Gefolge malerisch gruppierte. Neptun hielt eine dem Augenblick angepasste Ansprache, dann begannen der Astronom und sein Personal mit den astronomischen Beobachtungen, welche trotz der

höchst primitiven und noch dazu verkehrt angewandten Holzinstrumente mit staunenswerter Genauigkeit den (vom Navigations-Officier vorher berechneten) Zeitpunkt der Äquatorpassage ergaben; der Arzt erkundigte sich um den Gesundheitszustand der Bemannung, der Barbier schärfte das Messer, bereitete eine große, mit Seewasser gefüllte Balje und legte ein Brett über diese.

Als der Astronom berichtete, dass der Äquator bereits zu sehen sei, ertheilte Neptun die Erlaubnis, über diesen zu passieren; der Barbier setzte sein ausgewähltes Opfer auf das Brett, bepinselte es mit Seifenschaum und begann mit dem Rasieren — plötzlich zog er das Sitzbrett weg, der erste Täufling fiel in die Balje, das unfreiwillige Zeichen zum Beginne der allgemeinen Taufe gebend, welche Neptun mit einer nach dem Commandanten gezielten Pütze Wasser eröffnete. Dann fiengen alle Dampf- und Handpumpen zu spielen an, alle erdenklichen Wassergefäße traten in Action, eine neue Sintflut brach herein.

Mitten in der Wasserschlacht, als sich das Schiff nach des Astronomen Angabe gerade über dem Äquator befand, befahl Neptun zur Ruhe, die Wasserstrahlen versiegten: der Commandant brachte ein Hoch auf Seine Majestät den Kaiser und König aus, nach dreimaligem, kräftigem Hurrah intonierte die Musik die Volkshymne. Unter dem Banne Haydns ewig schöner Melodie schwang auch Gott Neptun feierlich seine Krone, dann überreichte er Sr. k. u. k. Hoheit ein Diplom, in welchem die Äquatorpassage bestätigt und verbrieft wurde.

Die Fortsetzung der Taufe, welche sich hierauf hauptsächlich unter der Mannschaft abspielte, brachte noch manche hochkomische Scene, da jene, die sich versteckt hatten, hervorgeholt und unter den Strahl der Dampfpumpen gehalten wurden; auch der beleibte Hofkoch entgieng seinem Schicksale nicht.

S. M. Schiff »Kaiserin Elisabeth« hatte die Linie um $3^1/_2$ Uhr nachmittags unter 150° 3′ 30″ östlicher Länge (von Greenwich) geschnitten.

Am folgenden Morgen lief das Schiff in die Banka-Straße ein; vormittags wurden die Timbaga Rocks passiert, welche das Wrack eines Vollschiffes trugen, das mit einer Kohlenladung da-

selbst gestrandet war; nachmittags wurde die Banka-Straße verlassen und östlich von Nord Watcher mit Umschiffung des Nassau Rocks gegen das Edam-Leuchtfeuer gesteuert.

Mit Tagesanbruch des 11. April kamen die beiden hohen, erloschenen Vulcane Mandalawangi und Salak, dann die Küste Javas in Sicht, bald nachher ankerte das Schiff vor Tanjong Priok, dem Hafenorte Batavias; obwohl die Standarte nicht geführt wurde, hatten doch die im Hafen liegenden niederländischen Kriegsschiffe, sowie sämmtliche Handelsfahrzeuge geflaggt.

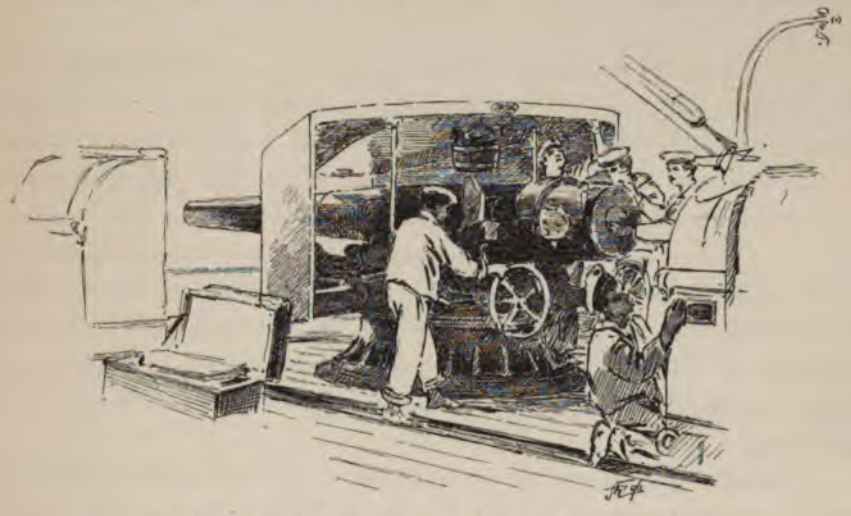
Während der hohe Herr die Insel bereiste, blieb das Schiff im Hafen von Tanjong Priok und erfreute sich eines herzlichen und liebenswürdigen Entgegenkommens seitens der officiellen und nichtofficiellen Persönlichkeiten; die Nähe Batavias und der herrlichen Villeggiatur Buitenzorg trug viel dazu bei, den Aufenthalt auf Java dem Stabe des Schiffes zu einem sehr angenehmen und wechselvollen zu gestalten.

Nach zweiwöchentlicher Unterbrechung der Seereise steuerte die »Kaiserin Elisabeth«, welche bisher Indien und Java, diese Hochgipfel orientalischer Cultur berührt hatte, am 26. April einem anderen und merkwürdigen Continent entgegen; Niederungen des Menschenlebens auf den australischen Inselgebieten und das hochentwickelte moderne Leben und Treiben auf dem Festlande sollten gewaltige Unterschiede in der Gesittungsstufe des Menschen aufrollen, eine eigenartige Fauna und Flora bot sich der persönlichen Anschauung. Die Colonien Neu-Süd-Wales und Neu-Caledonien, die Salomons-Inseln und Neu-Guinea waren im Reiseprogramm aufgenommen, dessen relativ enggezogene Grenzen leider das Aufsuchen noch anderer, im Großen Oceane liegender Inselgruppen nicht gestatteten.

Der Curs S. M. Schiffes »Kaiserin Elisabeth« lief anfangs entlang der bergigen Nordküste Javas; am 28. April wurden die Boompjes- und die Crimon Java-Inseln passiert — da die Regenzeit noch nicht zu Ende war, zogen wiederholt Gewitterböen mit dichten Regengüssen über das Schiff. Die Fortsetzung der Reiseroute führte am nächsten Tage durch die Sapudi-Straße zwischen den Inseln Madura und Sapudi; der hohe Vulcan Baloeran an der Ost-

küste Javas kam als letztes Wahrzeichen dieser Insel außer Sicht. Der Ausblick auf Bali und Lombok war manchmal durch Dunst und Wolken benommen, dafür tauchte spät abends der auf Lombok befindliche, 3800 *m* hohe Vulcan Rindjani, vom fahlen Mondlicht übergossen, aus der Dunkelheit auf.

Wenige Tage vorher hatte auf Lombok ein Kampf der Holländer und Balinesen stattgefunden, welcher einige Menschenleben kostete, ohne — wie dies noch mancher spätere Überfall auf hol-



Metallreinigung. (15 *cm*-Deckgeschütz auf der »Kaiserin Elisabeth«.)

ländische Truppen beweist — den Widerstand der eingeborenen Bevölkerung zu brechen.

Nach Lombok wurde zwischen den Paternoster-Inseln und der Bank Maria Reigersberger, dann entlang der Inseln Sumbava, Sangeang und Flores gesteuert.

Der Morgen des 1. Mai begann mit einer musikalischen Tagreveille und einem Ständchen, welches die Schiffsmusik dem hohen Herrn brachte. Das Wetter war geradezu herrlich, die klare Luft ließ die östlichen Ausläufer der Insel Flores erkennen, in deren Hintergrunde die Bergspitzen Lobetobi und Parampuan emporragten; späterhin traten noch die Inseln Adonare, Lomblen, Pantar und Allor in den Gesichtskreis. Als Maifeier wurde nach-

mittags auf dem achteren Eisendeck ein Revolver-Scheibenschießen arrangiert; hieran reihte sich ein Matrosenfest, dessen Programm-Nummern aus erheiternden Spielen bestanden, wie z. B. Sacklaufen, Tauziehen, Wettlaufen von paarweise an den Füßen aneinander gefesselten Matrosen und Erklettern eines mit Unschlitt bestrichenen Taues. Besonders ergötzlich war das Tauchen nach Münzen, die in hohe, mit Seewasser gefüllte Baljen geworfen wurden und von den Bewerbern, deren Hände auf dem Rücken zusammengebunden waren, mit dem Munde herausgefischt werden mussten.

Am Abende wurde durch die zwischen den Inseln Wetta und Kambing gelegene Wetta-Passage, späterhin beim Ostende der Insel Timor zwischen dem Cap Noesa Bessi und der Insel Kissa in die Arafura-See gesteuert und diese am Morgen des 2. Mai erreicht. Kissa trägt das von den Holländern verlassene Fort Vollenhoven, welches derzeit von den Malayen bestens instandgehalten wird. Südlich der steil abfallenden Insel Sermatta stellte sich der Ostmonsun ein, der von leicht bewegter See und vorherrschend schönem Wetter begleitet war; hin und wieder setzten kurze Regenböen ein, welche in ihrer Ausdehnung manchmal schmalen Bändern glichen.

Längere Seereisen sind keineswegs so eintönig, wie dies zumeist vorausgesetzt wird: die Fauna und Flora des Meeres, meteorologische Erscheinungen und das Interesse am Vorwärtsschreiten der Reise bringen so manche Zerstreuung und Abwechslung in das Einerlei des Bordlebens; so bot auch die Fahrt der »Kaiserin Elisabeth« durch die Arafura-See nach Thursday Island manche, wenn auch nicht ereignisreiche, so doch anregende Vorfälle. Oftmals zogen Möven, Fregattenvögel und kleine schwarze Sturmvögel vorbei, die weite Meeresfläche belebend, am 29. April passierten zahlreiche, bis zu 1 *m* lange Seeschlangen unter Bord; ein großer Fregattenvogel, von einer Kugel des hohen Herrn getroffen, ließ einen fliegenden Fisch auf Deck fallen; ein zweiter fliegender Fisch mit schönen schwarzgelben Brustflossen flog durch ein Seitenlicht in die Cadettenmesse. Am 4. Mai zeigte sich eine weite Strecke der See mit einer Menge gelber Blüten bedeckt,

welche muthmaßlich durch einen Sturm von der australischen Küste seewärts verstreut und von der Strömung vertragen wurden.

Am nächsten Morgen kamen die dem Cap York — der Nordspitze des australischen Continents — gegenüberliegende Prince of Wales-Insel und die Insel Booby mit ihrem hohen Leuchtthurm in Sicht, worauf in den Normanby-Sund eingelaufen wurde. Bei Goode Island, woselbst ein Lotse an Bord kam, lag das Wrack des deutschen Vollschiffes »Olga« als beredter Zeuge für die Gefährlichkeit der Navigation in der Torres-Straße, deren Fahrwasser durch zahlreiche Korallenriffe und eine reißende Strömung unsicher gemacht wird. Mittelst Signalen wurde die Erlaubnis, den inneren Hafen von Thursday Island — Port Kennedy — anlaufen zu dürfen, eingeholt und das Schiff um 1 Uhr nachmittags daselbst in der Nähe der Kohlenhulks vor Anker gelegt.

Das Städtchen Port Kennedy ist eine sehr junge Niederlassung, welche ihre rasche Entwicklung dem Umstande verdankt, den die Torres-Straße passierenden Schiffen bequem am Wege zu liegen; es ist allerdings auch das Centrum einer bedeutenden Perlmutter- und Trepangfischerei.

Das Kohleneinschiffen war der mangelnden Hilfsmittel wegen nur sehr langsam vonstatten gegangen, so dass es erst am 8. Mai mittags beendet werden konnte. Da sich um diese Zeit Ebbe einstellte, musste der Aufenthalt in dem ziemlich seichten Hafen um diesen Tag verlängert werden. Der durchlauchtigste Herr verwendete die nunmehr verfügbar gewordene Zeit zum Fischen von Korallen, wofür ein zwischen den Inseln Goode und Hammond gelegenes, etwa 100 *m* langes Riff gewählt wurde, welches die schönsten und interessantesten Korallen trug.

Während die rothe Edelkoralle in den tropischen Meeren nicht zu finden ist, enthalten diese eine große Zahl anderer Gattungen von Steinkorallen und verwandter Formen; durch das Zusammenwirken vieler Tausende kleiner Thierchen entstanden, entwickelten sich die zarten und vielgestaltigen Stöcke in den warmen Meeren in geradezu üppiger Weise. Auf einem und demselben Riffe, manchmal auch auf einem der Stöcke selbst, bilden vielerlei Arten eine bunte Colonie, deren verästelte Baue, Fächerformen,

Halbkugeln, Vasen u. s. w. von Moosthieren, Schwämmen, Holothurien, Ascidien und Krebsen bevölkert werden.

Se. k. u. k. Hoheit, vom Schiffs-Commandanten begleitet, sammelte zahlreiche schöne Korallenstöcke verschiedener Arten, welche im Vereine mit den späterhin an anderen Orten gefischten Exemplaren die größte und schönste Korallensammlung unseres Continents bilden.

Am 9. Mai, nach Eintritt des höchsten Flutwasserstandes, verließ das Schiff den Hafen und steuerte seewärts; das Wrack der »Olga« lag nahe am Curse.

Von der Torres-Straße nach Sydney führen zwei Seewege, der eine durch den offenen Ocean, der andere entlang der Küste, zwischen dieser und dem etwa 650 Seemeilen langen, gegen den Ocean steil abfallenden Korallenriffe »Barrier Reef«, welches eine im Durchschnitte 16 Seemeilen breite Passage gegen Wind und Seegang schützt. Der Navigation bietet aber diese Passage manche Schwierigkeiten: sie enthält zahlreiche Bänke, Klippen und Eilande, auch sind die Tiefenangaben ihrer Seekarten nicht immer genügend verlässlich und die Stromverhältnisse wenig bekannt.

Da der Südostmonsun in der Korallensee frisch wehte und bei Einhaltung der äußeren Route für den größten Theil der Reise steifer Gegenwind mit hohem Seegange zu gewärtigen war, beschloss der Commandant, die von allen Dampfern benützte innere Route einzuhalten. Die Markierung der Navigationshindernisse durch Seezeichen reichte aus, die Fahrt bei Tag durchzuführen; bei besonders engen Passagen, welche das Schiff erst nach dem Einbruche der Dunkelheit erreichte, wurde geankert und der kommende Morgen abgewartet, so am 9. Mai nach Passierung des Piper-Leuchtschiffes bei den Forbes-Inseln und am 10. bei der Insel Lizard. Die gewählte Reiseroute bot viel Abwechslung, denn die Ostküste des Continents blieb beinahe ununterbrochen in Sicht, die zur anderen Seite des Curses liegenden zahlreichen Inseln und Riffe trugen gleichfalls zur Belebung der Scenerie bei.

Bis zum 11. Mai hielt stetiger, dem Küstenverlaufe sich anschmiegender Südostwind mit einigen vorbeiziehenden Regenböen und manchmal ganz leicht bewegter See an, auf 18° Südbreite

drehte sich der Wind gegen Südwest, bis zum Morgen als Landbrise wehend — ein Zeichen, dass sich das Schiff der Passatgrenze näherte. Die Witterung blieb nun unbeständig, das Südende des Barrier Reef wurde bei Nordostwind und gekreuzter Dünung am 13. passiert; am nächsten Tage brachte frischer West-

Prüfen der Mittagsration durch den Wachofficier.

wind mit starkem Seegange das Schiff zu heftigem Rollen, dann drehte der Wind über Nordost nach Südsüdwest und blies aus dem Südwestquadranten bis zum Einlaufen in Sydney, welches am Morgen des 16. Mai erreicht wurde.

Bei heiterem, doch kaltem Wetter steuerte die »Kaiserin Elisabeth« in den Hafen, dessen Einfahrt durch zwei vorspringende Cape begrenzt wird. Das Hafenbecken tritt westwärts tief ins Land ein, die geringe Uferhöhe lässt es noch größer erscheinen;

die fast unzählbaren Buchten und Verästelungen des eindringenden Meeres werden von Hügeln umrahmt, deren grüne Kuppen mit Villen und Landhäusern bedeckt sind. Das Häusermeer von Sydney liegt am südlichen Ufer des »Port Jackson« genannten Hafentheiles und erreicht eine ostwestliche Ausdehnung von 4·5 *km*.

Der kaiserlich deutsche Generalconsul, welcher während der Abwesenheit des k. u. k. Consular-Functionärs auch mit der Vertretung der österreichisch-ungarischen Interessen betraut war, fuhr dem einlaufenden Schiff entgegen und brachte die Postsendungen an Bord. Mit welcher Freude heimische Briefposten auf den in fernen Meeren kreuzenden Kriegsschiffen begrüßt werden, kann wohl nur Jener ermessen, der sich selbst in der Lage befand, durch lange Monate seinen Verkehr mit der Heimat und der Familie auf ein beschriebenes Blättchen Papier beschränkt zu sehen. Um den die Briefe vertheilenden Officier sammeln sich Stab und Mannschaft: Erwartung und Ueberraschung, Freude und Enttäuschung sind in den Mienen der Empfänger zu lesen, welche den allmählich schwindenden Inhalt des Postbeutels aufmerksam verfolgen und zumeist schon aus den Adressen ihrer erhaltenen Briefe auf deren Inhalt zu schließen versuchen.

Bis zur Constatierung des Gesundheitszustandes musste das Schiff in Watson's Bay vor Anker gehen, dann wurde wieder gelichtet und an Garden Island und der Woolloomooloo Bay vorüber in die zwischen Fort Macquarie und Dawes Point liegende Bucht Farm Cove, den für Kriegsschiffe reservierten Theil des Hafens, gesteuert.

Der Boje, an welcher sich die »Kaiserin Elisabeth« vertäute, lagen zunächst das Flaggenschiff der englischen Escadre, Panzerschiff »Orlando«, und der dem gleichen Flottenverband angehörende Kreuzer »Royalist«; an diese reihten sich die Kriegsschiffe der australischen Colonialregierungen, welche bekanntlich durch Aufstellung eigener Schiffe und Subventionierung des Baues der Australian Auxiliary Squadron an der maritimen Vertheidigung ihres Landes theilnehmen.

Die Pfingstfeiertage (21. und 22. Mai) brachte der hohe Herr in Sydney, dem großartigsten Marksteine des Aufblühens Austra-

liens zu, vor und nach diesen Tagen fanden Ausflüge in das Innere der Provinz Neu-Süd-Wales statt.

Am 26. Mai herrschte auf der »Kaiserin Elisabeth« rege Thätigkeit, weil die Spitzen der Gesellschaft Sydneys für den Nachmittag an Bord geladen worden waren. Es mag befremdend klingen, ist aber keineswegs unrichtig, wenn man größere Kriegsschiffe als Besitzer der denkbar günstigsten Festräume bezeichnet; Blumen, Blattpflanzen, Flaggen, Wappen und elektrische Lichteffecte verwandeln die einfachsten Ecken in freundliche PlauderNischen; Monstre-Geschütze und Schnellfeuer-Kanonen blicken dräuend, doch als malerische Staffage zwischen dem bunten Schmucke hervor; die den Schiffen eigenthümlichen Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände, die blank geputzten Metalltheile und die hellen Bordwände vereinigen sich zu einem reizvollen Rahmen für die auf dem weißgescheuerten Decke tanzenden, promenierenden oder plaudernden Gäste. Ingeniös hergestellte Sitzmöbel, mit Teppichen überdeckt, sowie die in lockende Buffets und anheimelnde Rauchsalons verwandelten Schiffsräume lenken jenen Theil der Besucher vom Achterdeck ab, welcher sich nicht dem Tanzvergnügen hinzugeben gedenkt.

Auf der »Kaiserin Elisabeth« war das Mitteldeck in den Tanzraum, das Hüttendeck in ein Buffet für die Tanzenden umgewandelt und für die Schiffsmusik ein Söller auf der Bootsbrücke errichtet worden; in der Batterie befand sich ein Buffet für die Nichttanzenden, in der Officiersmesse das große Buffet; der Salon Sr. k. u. k. Hoheit diente als Garderobe, die Kajüte des Commandanten als Damentoilette. Der Hofkoch ließ seine Kunst im vollsten Lichte prangen und gab dem Äußeren der einzelnen Schüsseln kalter Speisen die kühnsten Formen: aufgetakelte Schiffe, Paläste, Kronen, Bassins mit Fischen u. dgl. m. zierten die geschmackvoll gedeckten Tische.

Der Commandant der englischen Escadre hatte es übernommen, die Einladungen zu versenden, da er die Sydneyer Gesellschaft besser kannte, als der Stab der erst seit 10 Tagen anwesenden »Kaiserin Elisabeth«; obschon nur 300 Personen geladen waren, erschienen doch gegen 500 Gäste, weil viele der Geladenen ihre Verwandten mitbrachten.

Kurz nach dem für 3 Uhr festgesetzten, von den Gästen pünktlich eingehaltenen Beginne der Unterhaltung executierte die Schiffsmusik einige Concertstücke, an welche sich alsbald der Tanz reihte. Die Officiere der englischen Escadre und der vor zwei Tagen eingelaufenen spanischen Segelcorvette »Nautilus« zogen es zumeist vor, in den Rauch- und Buffeträumen behaglich zu plaudern, sie überließen das Tanzen den Gastgebern, welche mit Rücksicht auf die große Zahl der Tänzerinnen den an sie gestellten Anforderungen kaum genügen konnten. Der improvisierte Cotillon gefiel den Gästen — als ein in Sidney nicht übliches Tanzvergnügen — ganz besonders, der Nachmittag verlief in animiertester Stimmung.

Die große Pünktlichkeit der Gäste zeigte sich aber nicht nur beim Kommen, sondern leider auch beim Weggehen. Da auf den Einladungskarten der kühlen Abende wegen die Zeitangabe »von 3 bis 7 Uhr« verzeichnet war, konnten alle Bitten, alles Zureden und selbst der Hinweis auf den nicht vorausgesehenen, außergewöhnlich milden Abend den allgemeinen Aufbruch nicht verhindern; nur eine ganz kleine Zahl besonders Getreuer ließ sich dazu bewegen, noch einige Zeit dem Tanze zu huldigen und eine nachfolgende Raststunde zuzugeben.

Alle Gäste wie auch die Tagesblätter waren des Lobes voll und konnten nicht oft genug betheuern, dass das Fest auf der »Kaiserin Elisabeth« das schönste und gelungenste gewesen sei, welches je von einem Kriegsschiff in Sydney gegeben wurde.

Zwei Tage nachher, am 28. Mai um 7 Uhr morgens, verließ die »Kaiserin Elisabeth« Sydney, dessen großstädtisches Wesen und landschaftliche Reize so viel Anziehendes boten, dessen Bewohner durch herzliches und freundliches Entgegenkommen den Aufenthalt des Schiffes verschönerten und den Abschied erschwerten. Trotz der frühen Stunde waren die Fenster der Häuser und Villen mit Bekannten, welche Abschiedsgrüße winkten, dicht besetzt; die Musik des englischen Flaggenschiffes spielte unsere Volkshymne, die spanische Corvette signalisierte »Glückliche Reise«. Bald nachher lag Port Jackson weit hinter dem in die hohe See gegen Neu-

Caledonien steuernden Schiffe, das streng geregelte Reiseprogramm behauptete seine Rechte.

Die leichte nördliche Brise, welche S. M. Schiff »Kaiserin Elisabeth« nach dem Auslaufen antraf, begann alsbald zu frischen; der Stille Ocean verleugnete seinen Beinamen während der ganzen Überfahrt, mächtige Wogen prallten heftig an die ausladenden Theile des Vorderschiffes und erschütterten den Schiffskörper. Die Heftigkeit des stürmischen Windes, der in den nächsten Tagen gegen Osten drehte, wie jene des Seeganges erreichten am 30. Mai ihren Höhepunkt, lebende Seen überschwemmten das vordere Eisendeck; die am Bord eingeschifften Thiere litten sämmtlich unter den Unbilden des Wetters, nur die Vögel behielten ihren Humor.

Am 1. Juni frühmorgens wurde der Mont Mou auf der Insel Neu-Caledonien gesichtet und gegen die Boulari-Passage gesteuert; vom Leuchtthurm Amédée kam ein Lotse an Bord, welcher das Schiff um 10½ Uhr vormittags an die im inneren Hafen von Nouméa befindliche Boje der Messageries maritimes führte. Hier lagen auch vier französische Kriegsschiffe und ein englischer Kreuzer vor Anker.

Der viertägige Aufenthalt in Nouméa bot dank der Zuvorkommenheit des Gouverneurs viel Interessantes; die bekannte Behauptung, dass sich das Wesen und die Charaktereigenschaften eines Volkes am besten aus dessen Tänzen und Gesängen erkennen lassen, fand in den Pilou-Pilou benannten, vor den Gästen producierten Tänzen und Liedern eingeborener Kanaken und einzelner Loyalty-Insulaner ihre Bestätigung.

Am 4. Juni war die »Kaiserin Elisabeth« wieder dampfbereit, sie verließ nach dem sonntäglichen Gottesdienste den Hafen. Die Reiseroute führte um den südlichsten Punkt Neu-Caledoniens, sodann durch die Gruppe der Loyalty-Inseln, weil an der Ostseite Neu-Caledoniens das Wetter klarer und beständiger als an der Westseite sein sollte. Der eben herrschende Nordostwind brachte aber viele Wolken und zahlreiche Regenböen mit, welche sich gerade vor dem Passieren der Loyalty-Inseln einstellten, so dass die Schiffsgeschwindigkeit vermindert und der Mondaufgang abgewartet werden musste, um die niederen Eilande dieser Gruppe rechtzeitig

sichten zu können. Um Mitternacht erreichte das Schiff den östlichsten Punkt seiner Reise (167° 36' Ostlänge), worauf Curs gegen das Südostende der zu den Salomons-Inseln gehörigen Insel St. Christoval genommen werden konnte.

Das eigentliche Reiseziel war die kleine, nächst Christoval gelegene Insel Ugi, welche zu dem britischen Theile der Salomons-Inseln gehört. Christoval, dann die vorgelagerten Eilande U-ah, St. Catalina und St. Anna kamen zwar gegen Mittag des 7. Juni in Sicht, doch waren immerhin noch 70 Seemeilen bis zum Bestimmungsorte zurückzulegen, dessen Anlaufen der schwierigen Navigationsverhältnisse wegen nach eingetretener Dunkelheit nicht räthlich schien; es wurde daher die Reise unterbrochen und der Hafen Mary auf St. Anna aufgesucht. Die Einfahrt in dieses durch ein Randriff geschützte Becken ist etwa 400 *m* breit, zu beiden Seiten liegen Untiefen, Orientierungspunkte fehlen gänzlich; der Schiffs-Commandant ließ aus diesem Grunde die Passage durch vorausgesandte Boote bezeichnen.

Unter den nöthigen Vorsichtsmaßregeln, begleitet von einer bewaffneten Mannschaftsabtheilung, erfolgte der Besuch des mit dichtem Wald und verstreuten Niederlassungen der Eingeborenen sich freundlich präsentierenden Landes; mit den Insulanern, die hiebei ihre große Vorliebe für Tabak bewiesen, entwickelte sich alsbald ein lebhafter Tauschhandel, man konnte schon für zwei Cigaretten einen Speer erhalten.

Am 8. Juni wurde bei heftig strömendem Regen, welcher jedoch nicht lange anhielt, der Anker gelichtet, nach mehrstündiger Überfahrt die Westküste der Insel Ugi erreicht und daselbst in der Selwyn-Bai geankert. In dieser Bucht befindet sich ein Kohlendepot für englische Schiffe, welches unter der Bewachung zweier Weißer steht.

Ugi wird von Schiffen häufig besucht, es zeigte sich dies auch beim Tauschhandel im Dorf Ete-Ete; die dortigen Eingeborenen kannten bereits den Wert des gemünzten Geldes, blieben gegen Tabak-Angebote unempfindlich, gaben aber für Geldstücke, speciell für amerikanische Dollars, ihren ganzen Besitz her.

Die Selwyn-Bai erwies sich als vortrefflicher Fundort für Korallen, die prächtigsten Stücke lagen ein bis zwei Meter unter der Wasseroberfläche; am Küstensaum erbeuteten die Sammler eine große Anzahl von Muscheln, Schnecken, Krabben und Einsiedlerkrebsen der mannigfaltigsten Arten.

Am zweiten Tage nach der Ankunft wurde die Selwyn-Bai verlassen und längs der Küste von Christoval gesteuert; mittags konnte Curs auf das Südostcap der Louisiaden genommen werden. Den ganzen Tag über blieben die hochragenden Berge der Inseln Guadalcanar und Malaita mit ihren üppigen Urwäldern in Sicht, bei prächtigem Wetter gieng es dem nächsten Reiseziele Neu-Guinea — der größten Insel der Erde — entgegen.

Mittagsruhe.

Am 14. Juni langte das Schiff vor seinem Bestimmungsorte Port Moresby an, doch erschwerte das aufgetretene Regenwetter, welches die Markierungspunkte in dichte Wolken hüllte und mit dunstiger Atmosphäre auch sonst den Ausblick behinderte, das Einlaufen; erst als es etwas klarer ward, konnte das Schiff durch die im vorgelagerten Barrière-Riffe befindliche Basilisk-Passage in den Hafen steuern.

Von Port Moresby aus fand ein Jagdausflug an den Larokifluss statt, welcher mannigfaltige Beute zur Strecke brachte; da aber in dieser Gegend keine Paradiesvögel zu finden waren, wurde nach gepflogener Verabredung mit dem Gouverneur eine Expedition den Vanapa flussaufwärts ausgeführt.

Die »Kaiserin Elisabeth« brachte den hohen Herrn zu der etwa 40 Seemeilen westwärts von Port Moresby an der Redscar-Bai

gelegenen Mündung des Vanapa, ging dann nach dem Hall Sound ab und ankerte über Nacht in diesem Hafen.

Im Hall Sound, auf der Insel Yule, befindet sich eine katholische Mission, in welcher holländische und belgische Missionäre im Vereine mit frommen Schwestern von der Congregation des Göttlichen Herzens ihrer segensreichen Thätigkeit obliegen; Se. k. u. k. Hoheit, welcher auf Thursday Island einen dieser Missionäre kennen lernte und von ihm zum Besuche der Missionsstation eingeladen wurde, hat diese durch die »Kaiserin Elisabeth« begrüßen.

Am 20. Juni erwartete das Schiff, welches von Yule Island eine reichhaltige ethnographische Sammlung als Geschenk der frommen Patres dem hohen Herrn mitbrachte, dessen Wiedereinschiffung an der Vanapa-Mündung. Zu vorgerückter Abendstunde wurde der Anker gelichtet und durch den Papua-Golf gegen die Torres-Straße gesteuert: Neu-Guinea mit seiner interessanten Cultur, seinen Urwäldern und Paradiesvögeln war bald im Dunkel der Nacht verschwunden.

Schon am nächsten Morgen wurde die Torres-Straße erreicht und deren gefährliches Fahrwasser bis 9 Uhr abends durchlaufen; mangelnder Orientierungspunkte wegen musste nachtsüber die Weiterreise unterbrochen werden, die »Kaiserin Elisabeth« ankerte bei der Insel Kennel. Mit Tagesanbruch setzte das Schiff seine Reise wieder fort und nahm noch am selben Nachmittage kurzen Aufenthalt vor der Lotsenstation Goode Island im Normanby Sound, um die Rückkehr aus der Südsee in die Heimat zu telegraphieren, in Port Kennedy einer eventuell eingetroffenen Postsendung nachzufragen und den in jüngster Zeit stark reducierten Vorrath an Chinin wieder zu ergänzen.

Seit dem Verlassen der Salomons-Inseln war nämlich ein Viertel der Bemannung an einem intermittierenden Fieber erkrankt, welches die damit Befallenen durch einige Tage an das Bett fesselte; der tägliche Zuwachs an Fieberkranken, welcher anfänglich 5—6 Mann betrug, stieg späterhin sogar bis 15 Mann an.

Nach Rückkehr der Dampfbarkasse von Port Kennedy wurde der Inselbereich der Torres-Straße verlassen und die Arafura-See zum zweitenmal durchquert; das Wetter blieb ruhig, unter den

Küsten zogen Regenschauer vorbei. In der Nacht vom 24. auf den 25. Juni doublierte das Schiff den südlichen Theil der holländischen Aru-Gruppe, nahm bei Tagesanbruch Curs auf deren kleines Eiland Wammar und erreichte den Bestimmungsort Dobo schon nach wenigen Stunden.

Der Hafen Dobo wird durch den zwischen den Inseln Wammar und Wokam liegenden Canal gebildet; auf einer schmalen, sandigen Landzunge der Insel Wammar befindet sich das Dorf Dobo, welches sich anlässlich des hohen Besuches reichlich mit tricoloren Flaggen und Wimpeln geschmückt hatte. Im Hafen lagen ein kleiner Handelsdampfer, zwei Perlfischer-Schoner und eine Menge kleiner Küstenfahrer vor Anker.

Da die Ergänzung der frischen Lebensmittel seit dem Verlassen Neu-Caledoniens beständig auf Schwierigkeiten gestoßen war, eilten die Köche sofort zum Einkauf ans Land; hier ward ihnen aber eine recht unangenehme Überraschung zutheil, als die Verkäufer für ein Schwein 60 Gulden und für fünf Eier einen Gulden verlangten!

Auf den Inseln Wassir und Wokam fanden wenig ergiebige Jagden statt, am 26. Juni erfolgte die Weiterreise nach Amboina, zu dessen Residentschaft auch die Aru-Inseln gehören. Bei wechselnden leichten Brisen und Seestille wurde nachts das Nordcap der Insel Noehoe Juud doubliert, am Morgen die Gruppe der Watoe Bella-Inseln gesichtet; das Wetter gestaltete sich regnerisch, der Südostmonsun trat auf. Die Reiseroute führte an den mit dichter Vegetation bedeckten Banda-Inseln in Sichtweite vorbei, trotz der beträchtlichen Entfernung wehten würzige Düfte zum Schiffe herüber, welches am 28. Juni bei strömendem Regen in die tief eingeschnittene Bucht von Amboina lief. Die geringe Wassertiefe des Hafens bedingte ziemlich umständliche Vertäuarbeiten.

Nach Besichtigung von Amboina und einem Ausfluge nach der Insel Boeroe besuchte der hohe Herr auch die von vielen Naturforschern gepriesenen »Seegärten«, welche nördlich von Amboina in der kleinen Bucht Batoe Mera liegen und aus kleinen Korallen-inseln bestehen, die in geringer Tiefe unter der Meeresoberfläche eine reiche marine Fauna und Flora auf eng begrenztem Raume

vereinigen. Im Gegensatze zu den unberührten Korallenriffen auf Thursday und Ugi wiesen die Gebilde bei Batoe Mera zahlreiche Beschädigungen durch sammelnde Naturforscher und Eingeborene auf.

Bei Tagesanbruch des 3. Juli lichtete das Schiff seine Vertäuungen und steuerte aus dem Hafen; wie während des ganzen Aufenthaltes, regnete es auch zu dieser Zeit in Strömen, über Boeroe, welches zunächst am Wege lag, hiengen dichtgeballte Wolken, in denen es zuweilen unheimlich aufblitzte.

Als sich tags darauf das Wetter endlich aufheiterte und die tropische Sonne zum Durchbruche kam, trocknete das durch eine lange Reihe von Regentagen völlig durchnässte Schiff so rasch, dass es in allen seinen Theilen förmlich dampfte.

Proviantjolle.

Die Fieber-Epidemie, welche während des Aufenthaltes in Dobo ihren Höhepunkt erreicht hatte, nahm erfreulicherweise wieder ab; bis zum Tage der Abreise von Amboina waren insgesammt 153 Personen der Bemannung vom Fieber ergriffen worden.

Am 5. Juli kamen Celebes und die Salayer-Inseln, am 6. die Arends-Insel und die Solombo-Eilande in Sicht. Tags darauf wurde durch die Karimata-Straße, welche Sumatra von Borneo trennt, gegen die Chinesische See gesteuert; die Küste von Borneo, in dichte Wolken gehüllt, blieb unsichtbar. Am 8. Juli passierte das Schiff zum zweitenmal den Äquator, diesmal in 108° 20' östlicher Länge, mit Rücksicht auf die an Bord befindlichen Fieberkranken unterblieb jedoch jede Feier des Ereignisses. Nach Einbruch der Nacht wurde die Api-Passage erreicht und — da deren Befahren der Dunkelheit, der mangelhaften Aufnahmen, der starken Strömungen und des eingetretenen Regenwetters wegen nicht rathsam schien — bei Tanjong (Spitze) Api geankert.

Zu früher Morgenstunde erfolgte die Fortsetzung der Reise, ein kleiner Dampfer, welcher gleichfalls nachtsüber geankert hatte, schloss sich an und blieb im Kielwasser der »Kaiserin Elisabeth«. Die hoch emporstrebenden Bergketten der Nordwestküste Borneos erschienen infolge der Strahlenbrechung an der Kimm als einzelne in die Luft getauchte Bergkolosse grotesker Gestalt.

Die Hauptstadt von Sarawak, Kuching, welche 25 Seemeilen stromaufwärts der Mündung des Sarawak-Flusses liegt, war das eigentliche Reiseziel; da aber der Wasserstand des Flusslaufes für den beträchtlichen Tiefgang der »Kaiserin Elisabeth« nicht genügte und sich auch kein Lotse zeigte, musste das Schiff bei dem Leuchtthurme von Tanjong Po ankern. Ein Seecadet, zum Leuchtthurm entsandt, brachte die Nachricht, dass es keine Flusspiloten gebe und der Leuchthurm mit Kuching weder telegraphisch, noch optisch verbunden sei.

Der hohe Herr unternahm am nächsten Morgen eine Bootsfahrt nach der Stadt und besichtigte diese; als der Ebbestrom einsetzte, kehrten die Boote zurück und trafen schon nach dritthalb Stunden bei der »Kaiserin Elisabeth« ein, welche noch am selben Abende den Ankerplatz verließ.

Dem Reiseprogramm entgegen steuerte das Schiff nicht direct nach Bangkok, sondern vorerst nach Singapore, wofür mehrere Erwägungen maßgebend waren: in Sarawak konnte die nothwendige Ergänzung des Kohlenvorrathes nicht durchgeführt werden, weil sie daselbst nur mit großem Zeitverlust und beträchtlic en Schwierigkeiten möglich schien; die von Sr. k. u. k. Hoheit gesammelten ethnographischen und naturwissenschaftlichen Gegenstände, welche bereits 100 Kisten füllten, mussten heimgesandt werden, um neuen Sammlungen Platz zu machen; endlich war es dringend geboten, vor dem Besuche des Königreiches Siam möglichst genaue Daten über den Stand der französisch-siamesischen Grenzstreitigkeiten zu erhalten.

Über diese verlauteten in Nouméa und Amboina die widersprechendsten Gerüchte; unter anderen war auch die Nachricht verbreitet, dass die siamesische Küste durch eine Abtheilung französischer Schiffe blockiert sei.

Se. k. u. k. Hoheit, welcher sich schon in Kuching nicht ganz wohl fühlte, erkrankte leider auch an Fieber, doch trat dieses erfreulicherweise nur in geringerem Grad auf.

Am 12. Juli erreichte das Schiff die Rhede von Singapore, am nächsten Morgen konnte es behufs Kohleneinschiffung an die Wharfs gelegt werden. Die Nachrichten, welche über die franco-siamesischen Verwicklungen vorlagen, brachten kein Licht in den Stand der Angelegenheit, auf directe telegraphische Anfrage beim k. u. k. Consulat in Bangkok langte die Antwort ein, dass der Besuch des hohen Herrn bestimmt erwartet werde und keine Hindernisse zu befürchten seien.

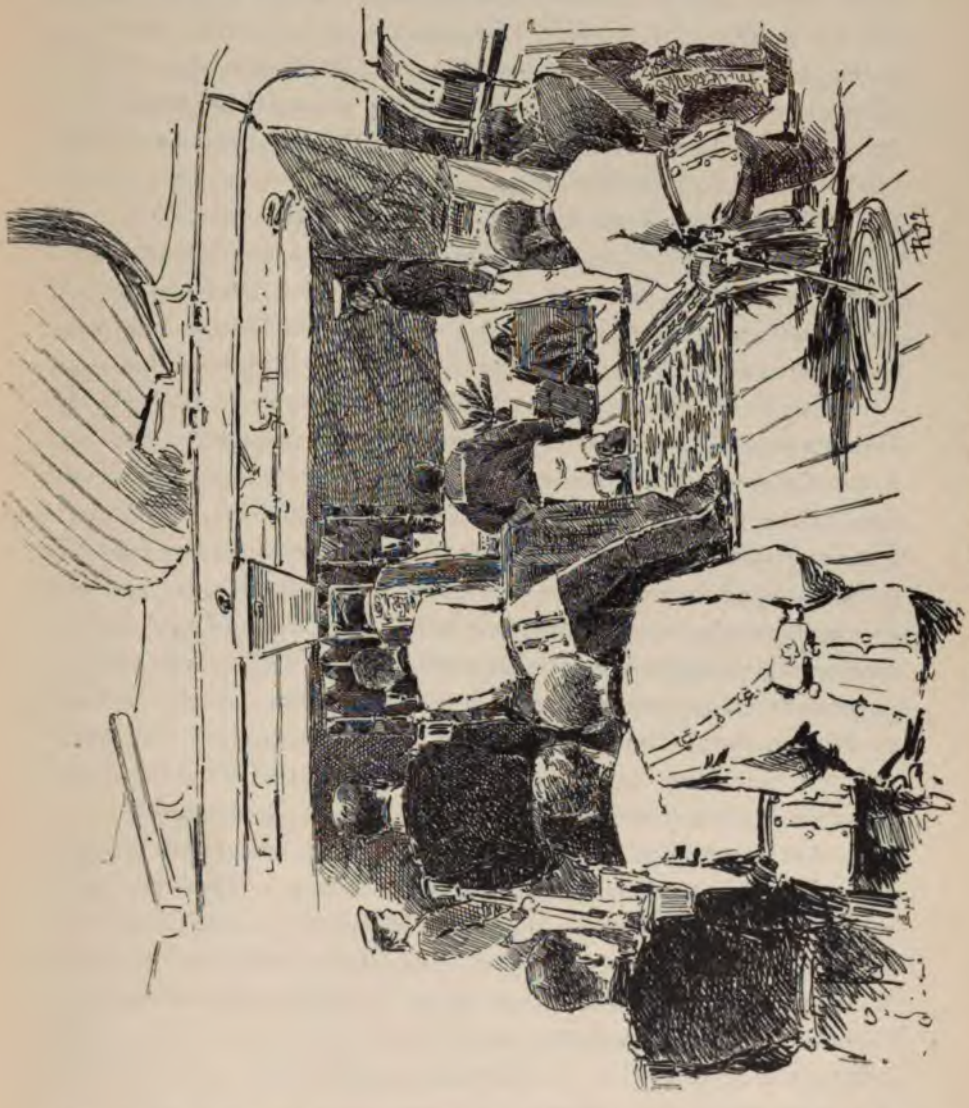
Tags darauf passierten jedoch zwei französische Kanonenboote die vor Bangkok liegende, durch versenkte Dschunken theilweise gesperrte Barre des Menam-Flusses und bestanden hiebei ein kurzes Feuergefecht mit den siamesischen Forts. Aus Bangkok traf nun die Meldung ein, dass dieser Zwischenfall bedeutende Aufregung verursache; der Minister des Außern habe zwar erklärt, für die Sicherheit des hohen Besuchers werde das denkbar Möglichste geschehen, doch gleichzeitig auch eingestanden, dass große Ungewissheit über die infolge der französischen Action möglich werdenden Ereignisse herrsche.

Der Besuch des hochinteressanten Landes des weißen Elephanten musste somit unterbleiben; mit großem Bedauern verzichteten die Reisetheilnehmer darauf, die uralte Cultur, die großartigen Tempelbauten und die prächtigen Paläste der königlichen Residenz Bangkok, der »Stadt der wilden Ölbäume«, kennen zu lernen.

Der restliche Aufenthalt in Singapore wurde noch zur Ergänzung aller Vorräthe verwendet, ein großer Theil der lebenden Thiere und sonstigen Sammlungen mit dem eben abgehenden Lloyddampfer »Vindobona« heimgesandt.

Die Überfahrt nach Hongkong, welche vom 16. auf den 21. Juli unter günstigen Witterungsverhältnissen verlief, bot nichts Bemerkenswertes; der Hafen-Aufenthalt in Hongkong währte bis zum 29. Juli; der hohe Herr besuchte während dieser Zeit mit einem chinesischen Zolldampfer Canton und Macao.

Während der Reise nach Nagasaki traten Anzeichen eines drohenden Taifuns auf; das Schiff wich erst der barometrischen



Am 18. August: Gottesdienst am Bord.

Depression aus und setzte sodann, ohne die Bekanntschaft dieses gefürchteten Gastes des chinesischen Meeres gemacht zu haben, seine Fahrt mit directem Curse fort.

Vor Nagasaki lag ein japanischer Kreuzer, welcher die »Kaiserin Elisabeth« erwartete und in den Hafen lotste. Am zweiten Tage nach dem Einlaufen überschiffte sich Se. k. u. k. Hoheit auf den japanischen Kreuzer »Yayeyama« zum Antritte der Reise durch die malerische Inland-See, am 6. August folgte die »Kaiserin Elisabeth« und durchquerte ebenfalls das genannte Meeresbecken. Im Kii-Canal lagen Hunderte von Fischerfahrzeugen; das Wetter blieb vorwiegend günstig.

Als das Schiff am Abende des 8. August vor Yokohama ankerte, fand es auf dieser Rhede mehrere japanische und fremdländische Kriegsschiffe vor. Commandant und Stab wurden zu einem Dejeuner dinatoire bei Sr. Majestät dem Kaiser von Japan eingeladen, am 17. August schiffte sich Se. k. u. k. Hoheit wieder ein.

Die Feier des 18. August, des Geburtsfestes Sr. Majestät des Kaisers und Königs, an welcher auch die anwesenden fremdstaatlichen Kriegsschiffe theilnahmen, gestaltete sich würdig und erhebend. Um 8 Uhr morgens wurde die große Flaggengala und die Standarte gehisst, gleichzeitig der vorgeschriebene Geschützsalut von 21 Schüssen geleistet; eine Stunde später celebrierte der Schiffs-Kaplan auf Deck die heilige Messe, welcher der hohe Herr, die Mitglieder der österreichisch-ungarischen Gesandtschaft, der Schiffs-Stab und die in Parade ausgerückte Mannschaft beiwohnten. Beim Tedeum, zu Mittag, beim Toaste Sr. k. u. k. Hoheit anlässlich des Diners und bei Sonnenuntergang wurde neuerlich der Geschützsalut gelöst, mit dem letzten Kanonenschusse die Flaggengala eingeholt.

Am 19. August fand in der Residenzstadt Tokio eine Truppenrevue vor dem Kaiser von Japan und Sr. k. u. k. Hoheit statt, zu welcher insgesammt 7400 Mann ausrückten.

Am 25. schiffte sich der hohe Herr von der »Kaiserin Elisabeth« aus und reiste am Bord des Dampfers »Empress of China« nach Amerika weiter, nachdem er vorher dem Schiffs-Stabe gnädigst seine besondere Zufriedenheit ausgedrückt und huldvollsten Abschied genommen hatte.

Vom 4. bis 15. September wurde die »Kaiserin Elisabeth« in der nahe von Yokohama gelegenen japanischen Marine-Station Yokosuka eingedockt und ihr Schiffsboden einer gründlichen

Reinigung unterzogen; an beiden Orten erfreute sich der Schiffs-Stab besonderer Zuvorkommenheit seitens der gastfreundlichen Würdenträger dieses rasch emporblühenden Staates.

Am 26. September gieng das Schiff wieder in See, um nach kurzer, dem Einschiffen von Kohle gewidmeter Unterbrechung der Fahrt in Nagasaki den zweiten Theil der Missionsreise, d. i. den Austausch der ratificierten Handelsverträge mit Korea in der Hauptstadt dieses Landes zu bewirken.

Unter den damaligen Vertragshäfen Koreas: Chemulpo, Fusan und Gensan, wurde der erstgenannte gewählt, welcher der Hafenplatz der Hauptstadt Söul ist. »Kaiserin Elisabeth« ankerte am 3. October morgens auf der Rhede von Chemulpo, deren Eröffnung für den auswärtigen Handel aus dem Jahre 1883 datiert; in der Nähe der gleichnamigen Ortschaft mündet der südliche Arm des Han-Flusses, der bis Mapu, dem Landungsplatze von Söul, durch kleine Dampfer befahrbar ist.

Am Tage nach der Ankunft trat der Commandant der »Kaiserin Elisabeth«, begleitet von einigen Schiffsofficieren, die Flussfahrt an, welche einen halben Tag beanspruchte und — mit Rücksicht auf die schwierige Schiffahrt im Han-Flusse — ausnahmsweise ohne Zwischenfall ablief. In Söul, das in seiner Bauart chinesischen Städten gleicht, stiegen unsere Seeofficiere im deutschen Consulat ab; kurz nachher brachte der Linguist des koreanischen auswärtigen Amtes den Willkommsgruß seines Ministers.

Tags darauf wurden die Ratifications-Urkunden verglichen, welche vorbereitende Handlung mit echt orientalischem Pomp und dem landläufigen Schwierigkeiten-Machen ablief; vor allem wollte den koreanischen Würdenträgern nicht einleuchten, wie ein Monarch gleichzeitig Kaiser und König sein könne (die chinesische Schrift kennt für beide Titel nur ein Zeichen), dann wollten sie im englischen Texte der österreichisch-ungarischen Ausfertigung ihren Souverän ebenfalls als »emperor« betitelt haben.

Der Landessitte entsprechend wurden Geschenke der beiden Monarchen ausgewechselt: 20 Mannlicher-Gewehre sammt Zugehör und Munition, für die Palastwache des Königs bestimmt, gegen eine mehrhundertjährige koreanische Rüstung, das Kriegskleid

S. M. Schiff »Fantasie«. Admiralsyacht.

einer fürstlichen Person. Am 6. October empfieng der König unsere Seeofficiere in feierlicher Audienz; er gab seiner Freude über den Abschluss des Vertrages Ausdruck, stellte eine Reihe von Fragen über Österreich-Ungarn und erkundigte sich nach der Constellation der Gestirne. Die erhaltenen Auskünfte, speciell jene, dass der Stern des Königs am Abendhimmel dominiere, befriedigten ihn sehr, er drückte auch den Wunsch aus, baldigst einen Vertreter der Monarchie an seinem Hofe zu sehen.

Als unsere Officiere am 10. October heimkehren wollten, gerieth ihr Dampfer auf den Grund, woraus eine erhebliche Verzögerung der Flussfahrt resultierte. Am 20. October gieng die »Kaiserin Elisabeth« nach Hongkong, welches vier Tage später erreicht wurde, in See; längs der südöstlichen Küste von China waren zahllose Dschunken mit Fischfang beschäftigt.

Während der Reise von Hongkong nach Singapore herrschte ungünstiges Wetter vor, schwerer Seegang brachte speciell in den ersten Tagen das Schiff in heftiges Rollen; die Fahrt nach Colombo, der nächsten Kohlenstation, wurde unter etwas günstigeren Witterungsverhältnissen zurückgelegt. Diese begleiteten das Schiff auch auf dem noch verbliebenen Reste der Heimreise, welche über Aden und durch den Suezcanal führte.

Am 19. December 1893 wurde nächst Pola die Yacht »Fantasie« mit der Standarte am Großtope gesichtet und der vorgeschriebene Salut abgegeben. Erzherzog Franz Ferdinand begrüßte persönlich das wackere Schiff, welches nach einjähriger Abwesenheit heimkehrte, und überreichte dem Stabe die von seiner Majestät allergnädigst verliehenen Ordensdecorationen, der gesammten Bemannung die eigens gestiftete Seereise-Denkmünze. Von Sr. Majestät dem allerhöchsten Kriegsherrn und von dem durchlauchtigsten Prinzen, welcher durch 9 Monate auf dem Schiffe dessen Schicksale miterlebt hatte, so ehrenvoll ausgezeichnet, können die Theilnehmer an dieser denkwürdigen Reise mit Stolz auf deren glänzenden Verlauf zurückblicken, doch hat auch die ganze k. u. k. Kriegs-Marine berechtigten Antheil an diesem Stolze.

Von der kretensischen Blockade.

Kreta, einst die Kornkammer des griechischen Archipels, ist heute fast gänzlich verödet; seit die siegreichen Osmanen diese schöne Insel dem Löwen von S. Marco entrissen, ist sie zu keiner ruhigen Entwickelung gelangt, Jahrhunderte währender kleiner Krieg, geschürt und genährt durch blinden Religionshass, verwüstete das blühende Land und tränkte dessen Boden mit Blut. Schroffe und bizarre Gebirgsformationen, in der Ebene glühender Sonnenbrand, auf dem Gipfel des Psiloriti (des einstigen Berges Ida) blendender Schnee, unwirtliche Thäler und den Unbilden des Wetters ausgesetzte Häfen lassen es begreiflich erscheinen, dass sich im Alterthum ein romantischer und bilderreicher Kranz von Mythen um den Namen der Insel wob. Wo einst das Labyrinth gewesen, plündern jetzt beutegierige Sphakianoten, vom Berg Ida herab transportieren Maulthiere den Schnee — für den Bedarf der blockierenden Flotten der europäischen Großmächte; die Forts von Grabusa und Kissamo besitzen herrliche altvenetianische Bronze-Kanonen, auf den Wällen von Kandia zeugt der Doppeladler auf alten Feldschlangen von jenen Eroberungszügen, welche osmanische Armeen bis unter die Thore der alten Kaiserstadt an der Donau führten. Tempora mutantur!

Im Sommer fällt kein Regentropfen, dürr und öde liegt das Land; im Herbste wird das Buschwerk und Gestrüpp abgebrannt, seine Asche düngt den Boden, die hereinbrechende Regenzeit bringt das gesäete Getreide zum Keimen. Die Vorräthe der darbenden Bevölkerung vermehren sich, es werden Patronen gekauft, die Bekämpfung der Türken, das Plündern und Morden beginnt. Mit wechselndem Erfolg und grausamer Erbitterung befehden sich Moslim und Christ, ist die eine Partei besiegt, so kühlt die andere ihr Müthchen am Besitze des Gegners, kein Stein bleibt auf dem andern, alle Culturen werden zerstört, selbst die erträgnisreichen Ölbäume umgehauen.

Dieses Bild wiederholte sich fast jedes Jahr, doch mit dem Niedergange der Macht des Großherrn stets in verschärfter Auflage. Den blutigen Aufständen des Winters 1895—1896 konnte Europa nicht länger zusehen, man entschloss sich zu Maßregeln, welche überall ausgereicht hätten, nur auf Kreta nicht genügen konnten. Was soll eine internationale Gendarmerie in einem Land, in welchem zehnjährige Knaben Gewehre tragen und zur Übung auf unbewaffnete Türken schießen? Wo nach einem kleinen Streit ein Selinote von Kissamiten ermordet und das Haus, das ihm gastfreundlich seine Thore öffnete, niedergebrannt wird?

Als, geschürt durch griechische Emissäre, der Aufstand im Winter 1896 neuerdings emporloderte, befanden sich von unserer Flotte S. M. Schiffe »Kaiserin und Königin Maria Theresia« und »Sebenico« in den kretensischen Gewässern; Flottenabtheilungen aller Großmächte wurden nach Kreta abgesandt, doch konnten sie nicht verhindern, dass die Türken aus dem flachen Lande vertrieben oder niedergemetzelt wurden und es nur relativ wenigen gelang, in den befestigten Hafenplätzen Zuflucht zu finden, dass die türkischen Dörfer niedergebrannt wurden und griechische Truppen auf der Insel landeten.

Die Befehlshaber der großmächtlichen Flotten proclamierten nun die Verhängung der Blockade über die Insel, die Seestreitkräfte wurden vermehrt, Österreich-Ungarn entsandte im Februar 1897 noch das Panzerschiff »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie«, das Torpedofahrzeug »Satellit« und drei Torpedoboote I. Classe nach Kreta.

Am 17. Februar befand sich S. M. Schiff »Sebenico« unter kleinen Feuern vor Anker bei Candia, als der Commandant des gleichfalls anwesenden englischen Thurmschiffes »Trafalgar« die Meldung erhielt, dass ein mit Kriegs-Contrebande geladener griechischer Schoner bei Cap Dhia — ungefähr 6 Seemeilen vom Ankerplatze der Kriegsschiffe — eingelangt sei, um daselbst seine Ladung zu löschen. Da die »Trafalgar« nur eine Dampfbarkasse geheizt hatte, musste »Sebenico« die Feuer in den Kesseln vorschieben und nach Cap Dhia abgehen, um die Übergabe der Waffen an die Insurgenten hintanzuhalten. Dieser Ort wurde mittags erreicht, in der kleinen Bucht westlich vom Cap lag der Schoner bereits vor Anker, eine große Anzahl von Insurgenten war im Begriffe, gelandete Gegenstände zu bergen; die »Sebenico« wollte nun ein Boot streichen und kriegsmäßig ausrüsten, damit das weitere Ausschiffen durch den Corvée-Officier eingestellt und das Fahrzeug unter Bord geschleppt werde. Da fielen plötzlich vom Cap Dhia Gewehrschüsse, mehrere Kugeln trafen die Bordwand und die zum Trocknen gehissten Hängematten; das Schiff wurde allsogleich in Gefechts-Alarm versetzt, einige wohlgezielte Granaten wehrten die Angreifer ab. Diese Schüsse gaben das Signal zur Eröffnung eines intensiven Gewehrfeuers seitens aller, vorwiegend hinter den Felsen gedeckten Insurgenten, doch erreichten ihre Projectile das auf etwa 1000 *m* liegende Schiff nicht, dessen Zündergranaten hingegen am Lande verheerende Wirkungen anrichteten; den Schoner traf eine 9 *cm*-Zündergranate an der Wasserlinie, so dass er rasch zu sinken begann und sich dessen Bemannung durch Schwimmen an das nahe Ufer retten musste.

S. M. Schiff »Satellit« brachte schon am ersten Tage der Blockade den griechischen Dampfer »Hero« auf, welcher an der Westküste Kretas Waffen und Munition gelandet hatte.

Die Admirale besetzten Canea, die Hauptstadt Kretas, mit einem internationalen Detachement, auf einem Hügel an der Befestigungsmauer wurden die Flaggen aller Großmächte gehisst; das österreichisch-ungarische Detachement der »Maria Theresia« hatte alsbald nach seiner Landung Gelegenheit, sich bei der Löschung des Brandes im Regierungs-Konak besonders auszuzeichnen. Die Küste

der Insel mit den angrenzenden Meerestheilen wurde an die einzelnen Escadren, in Blockade-Rayons vertheilt, überwiesen, unsere Schiffe blockierten den zwischen Cap Spada (im Norden) bis Selino Castelli (im Süden) liegenden Küstenstrich, welcher die ganze Westküste Kretas in sich begriff. Österreichisch-ungarische Flottenstation wurde die am Ende der tief eingeschnittenen Bucht von Kissamo liegende Rhede. In das altvenetianische Fort Kissamo sollte auch, als die Großmächte über Ansuchen ihrer Admirale die Entsendung je eines Bataillons beschlossen, das österreichisch-ungarische Bataillon verlegt werden; doch kam dieses in die unvergleichlich günstigere Station Suda, als Deutschland an der Truppenbeistellung nicht theilnahm.

Die nächste Verstärkung der k. und k. Escadre erfolgte durch das Torpedofahrzeug »Blitz« und die Torpedoboote »Krähe« und »Star«. Für die vorzügliche Bereitschaft unserer Flotte vermag diese Indienststellung beredtes Zeugnis abzulegen; »Blitz« befand sich in I. Reserve, die beiden Torpedoboote lagen auf dem Landstapel. Am 21. März traf der telegraphische Befehl zur Indienststellung in Pola ein, am 22. liefen die Torpedoboote nach Teodo aus, auf »Blitz« fand die Probefahrt, Deviations-Bestimmung und Ausrüstungs-Musterung statt; am 23. vormittags gieng auch das Torpedofahrzeug in See. Kurz vorhes war S. M. Schiff »Tiger« ausgerüstet worden, welches den Lloyddampfer »Electra«, der das 2. Bataillon des 87. Infanterie-Regiments in Triest einschiffte, nach Kreta begleitete.

In der Nacht vom 25. auf den 26. März stürmten die Insurgenten das auf dem hohen Berggrat über der Ortschaft Suda im Feuerbereiche der Schiffsgeschütze gelegene Blockhaus Malaxa; die Nothsignale der nach hartnäckigem Widerstande besiegten Türken konnten die internationale Flotte nicht zum Eingriffe bewegen, da deren Geschützfeuer beiden Theilen gleich verderblich gewesen wäre. Als aber am Morgen die Fahne der Aufständischen vom Blockhause wehte, schossen es die Flaggenschiffe, unter diesen auch »Maria Theresia«, in Trümmer. Von Malaxa aus konnte man die Vorposten der griechischen regulären Truppen erblicken, deren Befehlshaber Oberst Vassos hochtrabende Zuschriften an den Ad-

miralsrath richtete, doch in den eingenommenen Stellungen fast unthätig verharrte.

Ein Besuch Kretas gestaltete sich zu jener Zeit sehr interessant; schon aus weiter Ferne konnte man die malerischen Contouren der felsigen Vorgebirge bewundern, vor Kissamo und Canea ließen sich die mächtigen Rümpfe einiger Panzerschiffe wahrnehmen; zwischen diesen beiden Häfen begegneten den Ankommenden größere oder kleinere Schiffe der internationalen Flotte, welche Blockade-Kreuzungen zwischen Cap Spada und der Halbinsel Akrotiri ausführten oder zu ihren an der Küste vertheilten Stationen abgiengen. Die geräumige, als Hafen vortreffliche Suda-Bai war von einer imposanten Flottenmacht besetzt; der Einfahrt zunächst lag der deutsche Kreuzer »Kaiserin Augusta«, hinter den italienischen und englischen Panzerkolossen ankerten die stattliche »Maria Theresia« und das französische Admiralsschiff, unter Land einige türkische Kriegsschiffe und im innersten Theile des Hafens die eingebrachten Prisen.

Auf der Brücke des Dampfers »Hero«, welchen S. M. Schiff »Satellit« aufgegriffen hatte, marschierte einer unserer Matrosen als Posten auf und ab. Soweit das Auge reichte, sah man am Lande verwüstete Culturen und zerstörte Dörfer; vom Feuer geschwärzte Mauertrümmer und ausgeplünderte Wohnräume erinnerten an die Greuelthaten der letzten Zeit.

Gegen Morgen des 28. März fielen nächst dem modernen, die Einfahrt nach Suda beherrschenden Fort Izzedin Kanonenschüsse: die Insurgenten des nahegelegenen Dorfes Kalyvia griffen das Fort an, wurden aber durch dessen Besatzung und die Geschütze des in der gleichnamigen Bucht verankerten türkischen Kreuzers »Hejbet-numa« zurückgewiesen. Die Admirale entsandten sofort den italienischen Kreuzer »Bausan«, das russische Kanonenboot »Grozjasči«, den englischen Torpedoboots-Zerstörer »Ardent« und S. M. Schiff »Blitz« an den Kampfort; doch war bei deren Ankunft das Rencontre bereits zu Ende, weshalb die genannten Schiffe zuerst in der Bucht kreuzten, dann daselbst ankerten, um etwaigen Wiederholungen des Angriffes die Spitze bieten zu können. Nachtsüber wurde verschärfter Wachdienst gehalten,

S. M. S. »Kaiserin und Königin Maria Theresia« mit großer Flaggengala.

das Terrain von Zeit zu Zeit mit den Projectoren abgesucht.

Am 30. März zeigten die Insurgenten am Ufer eine Parlamentärsflagge, worauf die anwesenden Schiffe (»Hejbet-numa« ausgenommen) je einen Officier ans Land sandten. Hier wartete eine Abordnung der Provinz Apokorona, welche, durch »Grozjasči« nach Suda überführt, den Admiralen eines jener zahllosen Memoranden überreichte, die stets die Vereinigung der Insel mit Griechenland forderten. Die übrigen drei Parlamentär-Officiere wurden von den Insurgenten in das Dorf geleitet, in welchem Mauertrümmer und Sprengstücke von Granaten an den unternommenen Angriff und dessen Abwehr erinnerten. Bemerkenswert ist, dass die Insurgenten, welche doch diesen Angriff bewerkstelligt hatten und selbst die Ruhestörer waren, sich über alles Mögliche beschwerten: warum der »Hejbet-numa« eingegriffen habe, warum die türkischen Vorposten keine Annäherung an Izzedin und das höher am Berge liegende Blockhaus gestatten, weshalb der »Hejbet-numa« die Boote von Kalyvia beschieße, welche Lebensmittel nach der cernierten Halbinsel Akrotiri bringen wollten u. s. f. Es war ein gar einseitiger Krieg, den sich diese Leute wünschten!

Am selben Tage liefen S. M. Schiff »Tiger« und Lloyddampfer »Electra« ein, das Bataillon wechselte beim Passieren mit allen Flaggenschiffen drei Hurrahrufe; unsere strammen Truppen machten den besten Eindruck. Den Türken imponierte am meisten die Aufstellung der Sanitätsbaracke, bei welcher mit dem Inhalte von Kisten und Ballen ein prächtiges Spital förmlich aus dem Boden gezaubert wurde.

Bald nach »Grozjasči« verließ auch »Bausan« den Ankerplatz von Kalyvia, »Ardent« und »Blitz« blieben allein zurück; gegen Abend kam an der Kimm ein Segelboot in Sicht, »Ardent« lief aus, um die Prise zu holen. Als auf »Blitz« Stab und Mannschaft zum Abendessen gehen wollten, pfiffen plötzlich einige Gewehrkugeln über das Schiff hinweg; dieses führte sofort »Gefechtsalarm« durch, bereitete die Maschine und lichtete den Anker. Die Insurgenten griffen von Kalyvia aus und von der Südseite her die türkischen Stellungen vehement an, sie beschossen auch den »Blitz«,

dessen Eingreifen in den Kampf ihnen voraussichtlich schien. In der einbrechenden Dunkelheit sah man das Aufblitzen der Schüsse, lange Linien, heftig feuernd, giengen stürmend vor; drei Kugeln schlugen rasch hintereinander auf »Blitz« ein, ohne Jemand zu verletzen; als aber vom Schiff aus die Insurgentenstellung mit einer Schnellfeuer-Kanone beschossen wurde, blieb dieses gegen weitere Kugeln der Aufständischen gefeit. In den Kampf, welcher nur kurz währte, griff im letzten Augenblick auch »Hejbet-numa« ein; »Grozjasči« und »Tiger«, von Suda kommend, trafen erst zu Ende des Gefechtes vor Kalyvia ein.

Am frühen Morgen des 31. März machte die türkische Besatzung einen Ausfall, um die von Westen her in bedrohliche Nähe gerückten Insurgenten zurückzudrängen; »Tiger«, »Blitz«, »Grozjasči« und »Ardent« unterstützten durch ihr Geschützfeuer dieses Vorhaben. Das englische Panzerschiff »Camperdown« feuerte von seinem Ankerplatz in Suda (auf etwa 5 *km*) eine Zündergranate aus einem schweren 34 *cm*-Thurmgeschütze gegen die zurückweichenden Insurgenten; das im Ackerboden einschlagende Geschoss wühlte das Erdreich mehrere Meter tief auf.

Am innersten Ende der einige Seemeilen weit ins Land eingeschnittenen Bucht von Kissamo liegt am flach verlaufenden, sandigen Ufer die gleichnamige Stadt mit einem venetianischen Fort von bedeutenderem Umfang; als das Morden und Brennen auch die nächstliegenden türkischen Dörfer verwüstete, flüchteten sich die Mohammedaner in das Fort, die nachdrängenden Christen zerstörten — mit Ausnahme der orthodoxen Kirche — die ganze blühende Handelsstadt. Dem Fort standen schwere Tage bevor; trotz zweier auf Hügeln erbauter und die Flanken schützender Blockhäuser wurde es täglich beschossen, im Dunkel der Nacht führten die Insurgenten einen Minengang zur östlichen Umfassungsmauer, um durch deren Sprengung eine Bresche zu schaffen.

So standen die Dinge, als unsere Kriegsschiffe (»Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie«, »Sebenico«, »Satellit«) und das englische Thurmschiff »Rodney« in der Bucht vor Anker giengen, der Commandant der »Stephanie« als Chef der Station — die Admirale blieben mit ihren Flaggenschiffen in der Suda-Bai — beide Parteien

zum Einstellen der Feindseligkeiten aufforderte und Dawiderhandelnden das Einschreiten mit Waffengewalt androhte. Die an das Fort grenzenden Häuser der Stadt, welche die Minierarbeit der Insurgenten erleichterten, wurden vom Landungsdetachement der »Stephanie« geschleift, die Besatzungen der Blockhäuser unter dem Schutz unserer gelandeten Matrosen verproviantiert, wobei es nicht ohne kleines Geplänkel abgieng. Die überlegenen Machtmittel unserer Schiffe und Landungs-Abtheilungen wiesen aber die Angreifer energisch zurück.

Die Blockade-Kreuzungen bis Selino wurden anfangs durch »Sebenico« und »Satellit« ausgeführt, dann kam noch »Blitz«, später auch »Tiger«, »Leopard« und »Komet« für diesen Dienst

Schwarmsalve.

nach Kissamo. Die beiden letztgenannten Schiffe, dann drei Torpedoboote und das Werkstättenschiff »Cyclop« waren hintereinander zur Verstärkung der Escadre nach Kreta entsandt worden; es setzte sich unser Blockadegeschwader sonach zusammen: aus einem Panzerschiff, einem Rammkreuzer, zwei Torpedoschiffen, drei Torpedofahrzeugen, acht Torpedobooten und einem Werkstättenschiffe.

»Rodney« wurde in Kissamo durch den Kreuzer »Fearless«, dieser durch »Harrier« abgelöst, späterhin lagen auf der Rhede nur österreichisch-ungarische Schiffe, deren rangsältester Commandant das Stations-Commando führte; nur einmal und für kurze Zeit, als »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie« zur Kohlenergänzung in Suda weilte, versah das Stations-Commando der vorübergehend anwesende französische Kreuzer »Latouche-Tréville«.

Die Torpedoboote lagen anfangs im Hafen von Canea, später gleichfalls vor Kissamo; sie besorgten den Depeschen-, Post- und Verproviantierungsdienst und hatten unter den beständig schlechten Witterungsverhältnissen viel zu leiden; beim Cap Spada, welches den östlichen Grenzpunkt der Bai von Kissamo bildet, herrschte fast immer stürmischer Wind und Seegang, dessen Bekämpfung an die Tüchtigkeit unserer Torpedoboots-Commandanten wiederholt die schwersten Aufgaben stellte.

Am 6. April meldeten Hornsignale des türkischen Detachements im westlichen Blockhause dem Commandanten des Forts Kissamo große Zusammenziehungen von Insurgenten und deren Verstärkung durch Feldgeschütze; da solche von den Truppen des Oberst Vassos stammen konnten und die Vertheidigung der Blockhäuser gegen Geschützfeuer nicht möglich war, führte »Blitz« eine Recognoscierungsfahrt in die nächstliegende Bucht von Kalyviani aus. Es wurden hiebei zwar keine regulären Truppen gesichtet, doch war auch in Canea bekannt geworden, dass solche einen Angriff auf das nur schwach besetzte und mit minderwertigen Kanonen bestückte Fort Kissamo beabsichtigten.

Zur Erhöhung der Kampffähigkeit seiner arg beengten Besatzungstruppen bat der tapfere türkische Forts-Commandant um Abtransportierung der zahlreichen Frauen, Kinder und Nichtcombattanten, worauf er angewiesen wurde, hiezu auch die Genehmigung seines in Canea residierenden Militär-Commandanten einzuholen. S. M. Schiff »Blitz« nahm ein kriegsmäßig ausgerüstetes Boot der »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie« in Schlepp und holte den Forts-Commandanten zu dieser Verhandlung ab; als das Boot mit dem türkischen Major vom Land abstieß, wurde es von Insurgenten beschossen, doch genügten ein paar Granaten der Schnellfeuer-Kanonen, die Schützen in die Flucht zu jagen.

Am frühen Morgen des 9. April verließen die Frauen und Kinder das Fort, Boote der »Sebenico« und des »Fearless« überführten sie auf das erstgenannte Schiff; »Blitz« hatte Anker gelichtet und sich zur Deckung des östlichen Flügels entsprechend unter Land begeben, »Fearless« deckte den westlichen Flügel. Unbeschadet dieser Vorkehrungen und uneingedenk der Satzungen

ihrer christlichen Religion konnten sich die Insurgenten doch nicht enthalten, von einem östlich gelegenen Hügelkamm aus die Abziehenden zu beschießen; die Folgen dieser Handlungsweise kehrten sich aber gegen ihre Urheber: von zwei Seiten durch »Sebenico« und »Blitz« ins Feuer genommen, mussten die Insurgenten ihr Heil in schleunigster Flucht suchen, ehe ihre Gewehrkugeln ernstlichen Schaden anrichten konnten. Unsere Vormeister zeigten sich hiebei als vortreffliche Schützen.

Nun stand unseren Schiffen noch eine zweite, schwierigere Aufgabe bevor; die Verproviantierung der Blockhäuser, deren Vorräthe zu Ende giengen. »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie« stellte ein verstärktes Landungs-Detachement zusammen, alle an-

Landungs-Geschütz.

wesenden Schiffe erhielten genaue Instructionen, denn ein Zusammenstoß mit den an Zahl weit überlegenen Insurgenten schien bei dieser Gelegenheit unvermeidlich. Zur persönlichen Information über die Lage der Dinge traf wenige Stunden nach erfolgter Abtransportierung der Frauen und Kinder der k. und k. Escadre-Commandant mit seinem Flaggenschiffe »Kaiserin und Königin Maria Theresia« vor Kissamo ein; »Blitz« wurde beauftragt, den türkischen Forts-Commandanten zu einer Berathung auf das Flaggenschiff zu bringen.

Unter Land angelangt, entsandte »Blitz« ein kriegsmäßig armiertes Boot unter Commando eines Officiers ans Ufer; während der türkische Dolmetsch und Lotse zu dem etwa 200 Schritte vom Meeresstrand entfernten Thore des Forts gieng, deckte sich die schussbereite Bootsbemannung theils im eigenen Boote, theils hinter

einem bei der Landungsstelle auf den Sand geholten Kutter. Die gebrauchte Vorsicht erwies sich als sehr zweckentsprechend, denn kaum war das schwere Thor des Forts hinter dem türkischen Officier wieder geschlossen, als dieser und das Boot seitens der Insurgenten zuerst von zwei, dann von vier Stellen aus lebhaft beschossen wurde. Die im Erdreich einschlagenden Kugeln spritzten feine Sandkörnchen auf die Kleider der Bootsbemannung, mehrere Kugeln trafen die Deckungen; als das Boot abstieß, steigerte sich die Intensität des Feuers der Aufständischen, rund um »Blitz« pfiffen die Geschosse, manche schlugen unter Bord ins Wasser ein. Das Aufnehmen des Officiers, das Anbordkommen und Nehmen der Schleppleine (im Feuerlee) des Bootes währte nur wenige Minuten und doch war »Blitz« gezwungen, zur Abwehr der ungestümen Angreifer, in dieser kurzen Zeit nicht weniger als 42 Zündergranaten seiner Schnellfeuer-Kanonen zu verwenden. »Stephanie« und »Fearless« eröffneten gleichfalls das Feuer; »Maria Theresia« lichtete den Anker, versetzte sich in den Gefechts-Alarmzustand und steuerte so knapp unter Land, als es ihr Tiefgang gestattete; erst auf das Erscheinen dieses mächtigen Schiffes hin stellten die Angreifer das Feuer ein.

Unser Admiral beschloss, die Blockhäuser aufgeben und die Einwilligung hiezu vom türkischen Militär-Gouverneur einholen zu lassen; »Blitz« gieng mit Volldampf nach Canea ab und kehrte tags darauf mit dieser Einwilligung zurück. Bei der Ausschiffung des Forts-Commandanten fielen nur vereinzelte Gewehrschüsse im Osten der Stadt, die dorthin postierte »Sebenico« vertrieb die Störefriede mit ein Paar 9 *cm*-Zündergranaten.

Bei Tagesanbruch des 11. April entqualmte dichter Rauch dem östlichen Blockhause; die Besatzungen dieser beiden vorgeschobenen Posten hatten im Laufe der Nacht, begünstigt durch strömenden Regen, unbemerkt von den Insurgenten die Blockhäuser verlassen, in Brand gesteckt und sich ins Fort zurückgezogen. Als das mächtige Feuer alles Brennbare verzehrt hatte, setzten sich die Insurgenten in dem Schutze der dicken Steinmauern fest und beschossen von hier, aus erhöhter Position, das Innere des Forts. »Stephanie«, »Tiger«, »Fearless« und »Latouche-

Tréville« legten daher alsbald die Reste der Blockhäuser in Trümmer; die Zündergranaten der mittleren Caliber richteten verheerende Verwüstungen an, Mauer um Mauer stürzte ein; ein Vergleich der Treffsicherheit der verschiedenen Vormeister fiel keineswegs zu Ungunsten der unsrigen aus.

Die Torpedoboote »Sperber«, »Krähe« und »Star« hatten am 14. April ebenfalls eine kriegerische Episode zu verzeichnen; sie führten eine Küstenkreuzung von Canea über Kissamo nach Selino aus und wurden am Rückwege bei Cap Krio von einer größeren Anzahl Insurgenten mit lebhaftem Gewehrfeuer empfangen. Hier, wie bei der Spitze Rhamnos, woselbst zwei griechische Küstenfahrer eben Waffen und Munition landeten und die recognoscierenden Torpedoboote mit Gewehrsalven empfiengen, entspann sich ein kurzer Kampf, bei welchem unsere Torpedoboote ihre Schnellfeuer-Kanonen mit Erfolg verwerteten und sich sodann zurückzogen, weil ihre Construction und Einrichtung die Durchführung eines Gefechtes gegen Truppen am Lande nur in beschränktem Maße zulässt.

»Tiger«, welcher von Kissamo aus nach Rhamnos abgesandt wurde, um die Küstenfahrer eventuell als Prisen einzubringen, fand die beiden Fahrzeuge zwischen den dort zu Hunderten vorliegenden Klippen ans Land geholt; bei der Annäherung lebhaft beschossen, feuerte das Schiff einige wirksame Shrapnel-Schüsse ab, nahm aber Abstand von der Ergreifung der Boote, welche bedeutende Verschwendung an Munition und eine langwierige, nicht ungefährliche Landung erheischt hätte, zum erreichten Zwecke jedoch in keinem Verhältnisse gestanden wäre. Munition und Waffen waren gewiss schon in Sicherheit gebracht.

Die westliche Begrenzung der Bucht von Kissamo bildet eine mehrere Seemeilen lange Halbinsel, deren Grat durch hohe und schroffe Berge geformt wird; nördlich des Cap Tripiti, des Ausläufers dieser Halbinsel, liegt die Insel Agria Grabusa, südwestlich von dieser die Insel Grabusa mit einem fast senkrecht ansteigenden hohen Felsplateau, welches ein altvenetianisches Fort trägt. Grabusa und das gegenüberliegende Land schließen einen kleinen, prächtigen Hafen ein, der unseren Schiffen bei schlechtem Wetter einen ebenso bequemen, als sympathischen Zufluchtshafen bot. So mussten bei

eintretendem Nordwetter stets alle Schiffe die gegen Nordwinde vollkommen ungeschützte Bucht von Kissamo, in deren seichtes Ende schwerer Seegang hereinrollte, verlassen und nach Grabusa steuern. Der englische Kreuzer »Fearless« folgte einmal diesem Beispiele nicht: wenige Stunden nachher hatte der Seegang derart zugenommen, dass das Schiff lebende Seen einnahm; die ums Gangspill gelegte Kette zerschlug bei den gewaltigen Stampfbewegungen die Lichtvorrichtung in viele Stücke und musste schlüpfen gelassen werden; nur mit Mühe gelangte »Fearless« in den schützenden Hafen von Grabusa.

Es ist dies einer der schönsten landschaftlichen Punkte der Erde; wenn nicht im Südwesten die niederen Riffe den Ausblick über das tiefblaue Meer bis an den Horizont freigeben würden, könnte man sich in einen Alpensee versetzt wähnen. Im Osten ragt ein steiler Berg empor, den die Venetianer zu durchbohren versuchten, um durch einen Tunnel den Verkehr zwischen Kissamo und Grabusa zu erleichtern; die Abhänge dieses Berges schieben sich weit ins Meer gegen West vor und schließen — mit der Insel Grabusa durch Riffe verbunden — den Hafen im Süden und Südwesten ab. Grabusa, eine Felseninsel mit scharf gespaltenem Klippenrande, hat nur ein einziges Stückchen sandiges Ufer, welches gegen den Hafen gewendet ist und unseren Stäben und Mannschaften nach mehrmonatlichem, ununterbrochenem Aufenthalt am Bord wenigstens eine spärliche freie Bewegung gestattete; war doch lange Zeit hindurch der Besuch des Landes an anderen Orten ganz ausgeschlossen und selbst für Suda-Canea nur in Begleitung einer bewaffneten Escorte möglich!

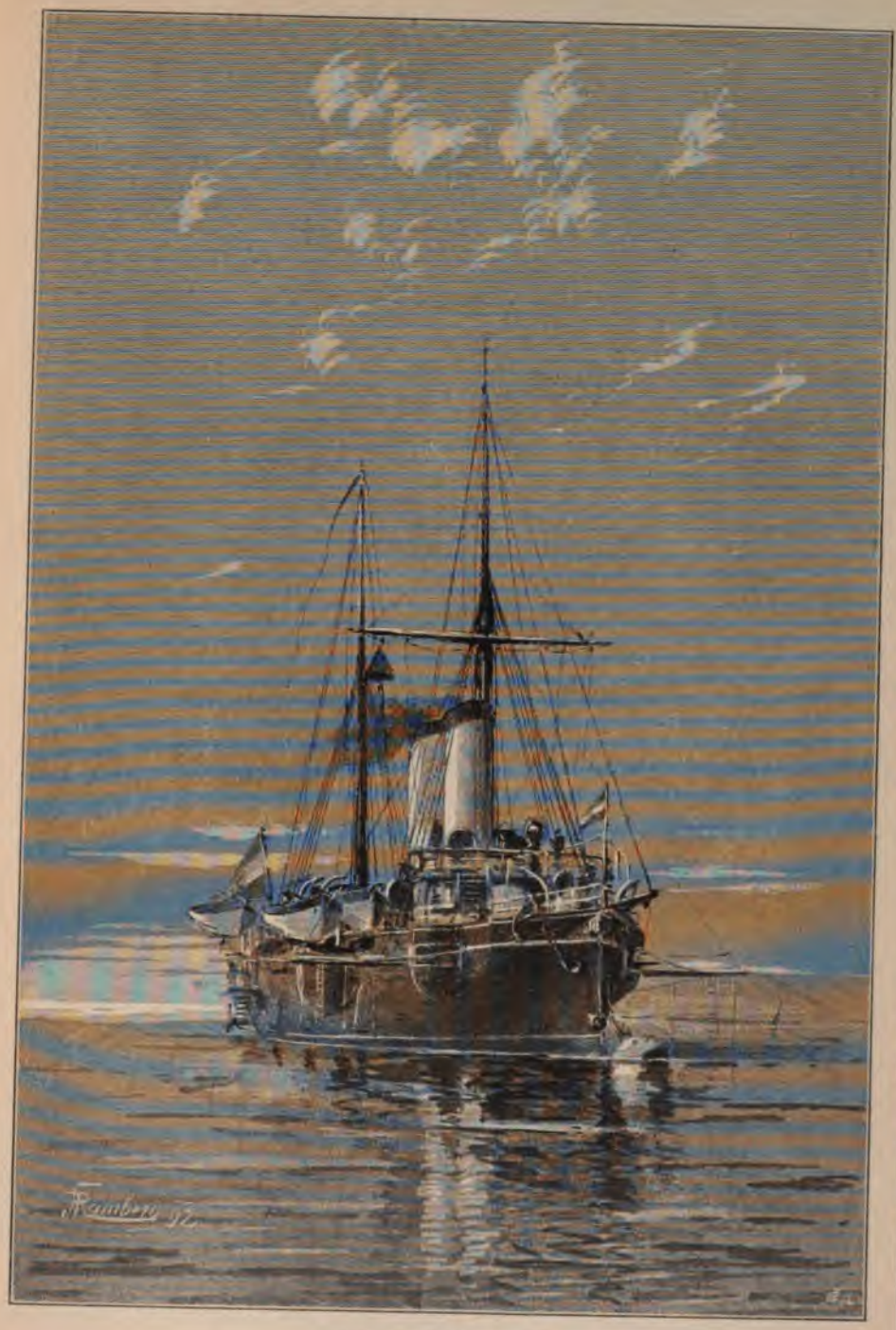
Zu Ostern und Pflingsten herrschte steifes Nordwetter vor, Grabusa kam daher zu Ehren; mit den vorhandenen bescheidenen Mitteln und dem beschränkten Raume vorlieb nehmend, vergnügten sich unsere Matrosen mit ihren heimatlichen Spielen, welche selbst den 70jährigen türkischen Lieutenant und Forts-Commandanten in heitere Stimmung zu versetzen vermochten.

Picinich und Scopinich ließen es sich natürlich nicht nehmen, in die Aloën — das einzige »Grünzeug« der Insel — ihre Namen einzuschneiden, die Einjährigen untersuchten die venetianischen

Kalksteinbrüche und Cisternen, die Vormeister bewunderten eine prächtige, reich verzierte venetianische Kanone aus dem Jahre 1534, die Gesammt-Detail-Officiere spendeten für das ewige Licht am Grabe des im Fort beerdigten »baba« (türkischen Heiligen) von Fall zu Fall eine Flasche Olivenöl, pustend und keuchend klommen die Naturfreunde den steilen Hügel empor, um vom Plateau aus die reizende Fernsicht zu bewundern und am völlig senkrechten Seeabhange des Eilandes das »Gruseln zu lernen«. — Jeder suchte und fand irgend eine Zerstreuung, anspruchslos, wie das Seeleben den Seemann erzieht.

Die Blockade-Kreuzungen währten in der Regel zwei Tage, die Ablösung fand morgens in oder bei Grabusa statt; anfangs waren die Prisen zahlreicher, unternehmende Griechen hofften unbemerkt durch den Blockaderayon an die Küste gelangen zu können, was ihnen nur selten glückte. Ein etwa sieben Seemeilen westlich von Grabusa steil aus dem Meere steigender Felskegel, der Pondikonisi, war in der Regel der Verbindungspunkt; hier landeten nachts die Segler von Cerigo und Cerigotto ihre Contrebande, kleine, für gewöhnlich hinter Felsenriffen der Westküste Kretas versteckte Boote holten dann aus den Schlupfwinkeln des unwirtlichen, von Möven und Seeschwalben dicht bevölkerten Eilandes die verborgenen Gegenstände. Da unsere Schiffe nachtsüber ihre Lichter verdeckt hielten, von Zeit zu Zeit auch dem Pondiko-nisi einen Besuch abstatteten und seine Ufer mit den Projectoren absuchten, deren blendender Schein kreischenden Protest der gefiederten Bewohner des Felsens provocierte, gelang daselbst mehr als einmal die Entdeckung waghalsiger Waffenschmuggler. Die ertappten Fahrzeuge wurden visitiert, vorgefundene Waffen mit dem Namen ihrer Besitzer versehen und für die Verwahrung in Suda abgenommen; dann schleppte man das Fahrzeug nach Suda, woselbst der Admiralsrath eine Art Prisengericht hielt und die Prise nach einiger Zeit wieder frei gab.

Als die Verhältnisse sich allmählich friedlicher gestalteten und der Sommer den gewöhnlichen Mangel an Lebensmitteln mit sich brachte, wurden solche an Stelle der Waffen zum altberüchtigten Schmugglerneste Pondiko-nisi gebracht; ärmere Familien wanderten,



Torpedoschiff »Leopard«.

in kleinen Booten eng zusammengepfercht, nach den griechischen Inseln aus. Untersuchte eines unserer Schiffe solch ein Boot, so fiengen die Weiber und Kinder zu jammern an, bis sie durch einige kernige Flüche ihrer Bootsleute und die Thatsache, dass die Visitierenden keinen Fez trugen, beruhigt wurden. Unsere Seeofficiere walteten human ihres Amtes, ganz im Stillen wurde so manches Scherflein zur Linderung des großen Elends beigetragen; zum Danke hiefür fiel oft genug aus sicherem Verstecke vom Lande her ein Schuss, wenn eines der Schiffe sich der Küste näherte.

Bemerkenswert war, dass auf allen Prisen Jedermann seinen Namen selbst auf das confiscierte Gewehr schreiben konnte, dass die Leute wussten, Venedig habe seinerzeit zu Österreich gehört, Minister Kállay administriere Bosnien so vortrefflich u. s. w., — Kenntnisse, welche bei diesem uncivilisierten Volke einigermaßen Wunder nehmen mussten.

Eintönig und gleichmäßig wickelte sich der Blockadedienst ab, nur selten trafen Postsendungen oder Nachrichten vom griechisch-türkischen Kriegsschauplatz ein — da langte am Abende des 8. Mai das auf der Heimreise nach Italien begriffene Torpedoboot »Sparviero«, mit Volldampf von Cerigotto kommend, in Kissamo an: Oberst Vassos sei von Kreta entwischt und in Griechenland gelandet. »Blitz« brachte die Neuigkeit sofort nach Canea und depeschierte sie an die Admirale; bald nachher zog Griechenland seine führerlos zurückgebliebenen Truppen über Platania zurück, mehrere Schiffe der internationalen Flotte, unter diesen auch »Tiger«, intervenierten hiebei.

Sobald der Sommer ins Land gerückt war, begann sich die allgemeine Stimmung zu beruhigen, nur selten fanden kleine Reibereien statt, umsomehr beschäftigten endlose Klagen über die Nothlage beider Parteien den Admiralsrath. Als es sich herausstellte, dass türkische Mädchen und Kinder von Insurgenten in Kalyviani und in der Provinz Selino zurückgehalten worden waren, befreiten »Blitz« und »Satellit« diejenigen, welche sich überhaupt befreien ließen; denn eine Türkin hatte beispielsweise den Glauben gewechselt und einen Christen in Selino geheiratet. Zur Anwendung von Gewalt kam es hiebei allerdings nicht mehr, unsere

Seeofficiere mussten sich als Diplomaten und Meister der Redekunst bewähren.

In Selino zeigte man ihnen den Glockenthurm der Kirche, dem eine italienische Granate eine Ecke abgerissen hatte. Dies kam so: als der Aufstand ausbrach, konnten sich an tausend Türken der Provinz Selino nicht mehr ans Meeresufer retten, sie wurden von den Insurgenten, welche alle Nachzügler und Versprengten grausam niedermachten, im Städtchen Candanos cerniert. Ein gleiches Schicksal drohte den Cernierten, als das vor Selino liegende internationale Geschwader am 9. März 1897 eine etwa 700 Mann

»Satellit« auf Kreuzung.

starke Landungsabtheilung zu ihrer Befreiung entsandte; dieser Landungstruppe gehörte auch das Detachement der »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie« an. Nach Überwindung mancher Fährlichkeiten kam die Truppe ihrer Aufgabe nach und brachte die Türken durch das insurgierte, mit etwa 3000 Aufständischen besetzte Gebiet nach Selino, welches bis dahin vorwiegend türkisch war; als am Abende des 9. und am Morgen des 10. März die Mohammedaner mit Booten eingeschifft wurden und von Selino abzogen, durchbrach der mühsam unterdrückte Hass der Insurgenten und deren Raubgier alle Schranken, sie griffen wiederholt den deckenden, internationalen Cordon an, bis die Repetiergewehre der Landungstruppen und die Kanonen der anwesenden Schiffe ein Wörtlein mitzureden begannen — der Kirchthurm Selinos weiß hievon zu erzählen. Die

europäische Humanität, welche sich hilfreich derjenigen Insurgenten annahm, die bei diesen Gefechten verwundet wurden, fand leider keine Nachahmung — jene Türken, bei denen der Glaube ans Kismet und das Hängen an der Scholle überwog oder die sich nicht mehr den rettenden Truppen anschließen konnten, fielen unter den Mordwaffen ihrer christlichen, doch entmenschten Brüder; sie zählen zu den Hekatomben meist wehrloser Opfer des Aufstandes, dessen ungesühnte Greuelthaten jeder Beschreibung spotten.

Im Sommer verlegten die Admiralsschiffe ihren Ankerplatz von Suda nach Canea; das »Sommerwetter«, vorherrschender Nordwind mit kräftigem Seegange, machte sich aber in unliebsamer Art fühlbar. So wurde einmal »Blitz« nach Canea berufen, um einige Erholungstage absolvieren und die Mannschaft ans Land beurlauben zu können; am Tage nach dem Einlaufen traten Wind und Seegang etwa um 8 Uhr morgens auf, um 10 Uhr rollte »Blitz« schon so heftig, dass über beide Bordseiten lebende See sich in das Schiff ergoss und dieses eiligst nach Grabusa abdampfen musste. Gleichartig ergieng es den anderen anwesenden kleineren Schiffen, welche nach Suda zurückkehrten.

Der 18. August wurde besonders festlich begangen; in Canea, woselbst noch alle Admiralsschiffe lagen, rückten die internationalen Besatzungstruppen und — ausnahmsweise — auch die türkische Garnison zu einer Parade aus; die allgemeine Verehrung, welche unserem erlauchten Monarchen gezollt wird, zeigte sich in zahllosen kleinen Zügen. Selbst die Obstverkäufer kamen in neue Turbans und Gewänder gehüllt mit feierlichem Ernst an Bord der im Hafen vertäuten Torpedoboote, ihren Selam zu machen und zu gratulieren; zahlreiche schwarz-gelbe und roth-weiß-rothe Fähnlein und Lampions wurden in sämmtlichen Gassen zur Decoration angebracht. Leider war das Wetter recht ungünstig; »Cyclop« und »Komet«, welche in Suda lagen, verspürten allerdings nichts davon, in Canea war aber der Bootsverkehr behindert und Kissamo — das blieb seinen Traditionen getreu.

Kaum hatten »Satellit« und »Blitz« die große Flaggengala gehisst und den 8 Uhr-Geschützsalut abgegeben, als auch schon der Nordwind frischte und die Flaggen zerfetzte; schwerer See-

gang rollte herein, die Boote mussten in Sicherheit gebracht, bald darauf die Anker gelichtet werden. Mittags lagen die beiden Schiffe und das Torpedoboot »Flamingo« in Grabusa, der alte Lieutenant betheiligte sich mit seinen beiden brauchbaren Geschützen am Salut und erfreute sich am Abend an der gelungenen Illumination der kleinen Flottille. Zahllose Lichter spiegelten sich in der glatten Meeresflut wieder, Raketen stiegen hoch im Bogen; von magischem Vollmondschein übergossen, leuchtete in der Ferne der Gipfel des Pondiko-nisi, als nähme auch er seinen Antheil an der allgemeinen Festesfreude.

Das Nordwetter hielt an, die Flaggenschiffe kehrten nach Suda zurück, unsere Schiffsstation musste vorwiegend von Kissamo nach Grabusa verlegt werden. Auf diesem kleinen Eilande hatten die sengenden Sonnenstrahlen selbst die widerstandsfähigsten Gräser verdorrt, ein kleines Strandbad, mit Steintrümmern wallartig gegen den unerwünschten Besuch der zahlreich gesichteten Haifische geschützt, bildete die einzige Ressource, die einzige Zerstreuung. »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie«, seit Monaten nach Piräus-Athen detachiert, wurde Ende August durch den von Ostasien heimgekehrten Rammkreuzer »Kaiser Franz Joseph I.« abgelöst, anfangs September traf als Ersatz für die einer Dockung dringend bedürftige »Kaiserin und Königin Maria Theresia« das Thurmschiff »Wien« in Suda ein, welches nun Flaggenschiff unserer Escadre wurde.

Die Stationierung der übrigen Schiffe in Kissamo entfiel, die Escadre blieb in Suda; von Zeit zu Zeit unternahm eines der Schiffe eine Kreuzung über Kissamo nach Selino, welches mittlerweile von den Insurgenten neu aufgebaut worden war. Diese Fahrten dienten auch zur Vermittlung des Verkehrs zwischen Canea—Kissamo—Grabusa—Selino; Christen und Türken saßen friedlich nebeneinander auf den Requisiten-Kisten, sie konnten es sammt und sonders nicht begreifen, dass es so schwer falle, für ihr Eiland einen Gouverneur zu finden.

Das gleichförmige Einerlei der Blockade fand sein Ende, als vom October an unsere Schiffe abwechselnd zu zehntägigem Aufenthalte nach Smyrna detachiert wurden; die Reise durch den griechi-

schen Archipel, der Aufenthalt in dem blühenden Emporium des kleinasiatischen Handels, die liebenswürdigen Herren vom Consulat und die lebenslustige Gesellschaft Smyrnas hatten ihren Antheil an der Zerstreuung und Erheiterung, welche diese Detachierungen nach den mehrmonatlichen Strapazen der Blockade in reichlichem Maße zu bieten vermochten.

Nachdem schon vorher vier Torpedoboote heimgekehrt waren, ermöglichten die nunmehr geringeren Anforderungen des Blockadedienstes im October die Heimsendung des »Komet« und der übrigen vier Torpedoboote; im December folgte ihnen »Blitz«, bald nach diesem auch »Cyclop« und »Satellit«. An Stelle des »Blitz« stieß »Magnet« zur Escadre.

Ohne besondere Ereignisse zogen sich die nächsten Monate dahin, bis die Einberufung der k. und k. Escadre und des Bataillons verfügt wurde; »Tiger«, »Leopard« und »Kaiser Franz Joseph I.« kamen im März 1898 nach Pola, »Tiger« wurde abgerüstet, die beiden anderen Schiffe kehrten nach vollzogener Eindockung zum Schutz unserer Connationalen nach Kreta zurück. Ende April waren auch »Wien«, »Magnet« und das Bataillon wieder zu Hause.

Alle betheiligten Factoren hatten ihre Aufgabe sehr zufriedenstellend gelöst, manche ehrenvolle Anerkennung war ihnen aus dem Munde der fremden Befehlshaber und Stäbe zutheil geworden, Christen und Türken waren des Lobes und des Dankes voll, welchen sie der Unparteilichkeit wie der werkthätigen Unterstützung unserer Flotte und Truppe zollten.

Ein bleibendes Andenken schufen sich Beide nicht nur auf Kreta, auch unser schönes Vaterland wird ihrer wackeren Pflichterfüllung und ihrem wiederholt bewiesenen Takt immerdar die verdiente, dankbare Erinnerung widmen.

UNTER SEGELN.

Das getakelte Schiff.

Aus der Unzulänglichkeit der alten Ruderschiffe erwuchs ein mächtiger Impuls, durch Zuhilfenahme eines zweiten Motors die Seeschiffahrt leistungsfähiger zu gestalten. Der Winddruck, welcher schwimmende Gegenstände auf der Oberfläche des Meeres vor sich trieb, musste alsbald als solches Bewegungsmittel erkannt werden; man stellte im Schiffe hölzerne Stangen auf und befestigte Matten und Tücher daran, um dem Wind eine möglichst große Druckfläche zu bieten. Da die technisch nicht zureichenden Mittel früherer Jahrhunderte die Verwendung der Segel nur in jenen Cursen gestatteten, welche in oder nahe an der Windrichtung lagen, blieb noch lange das Ruder als eigentlicher Motor erhalten und das Segel ein Hilfsmittel bei günstigem Wind. Im Laufe der Zeiten, etwa an der Wende zwischen Mittelalter und Neuzeit, gelang es tüchtigen Seefahrern durch allmähliche Verbesserungen an der Takelung, die Segelschiffe auch in solchen Cursen zu erhalten, die mit der Windrichtung Winkel unter 90 Graden einschlossen; man konnte nun

auch gegen den Wind aufkreuzen, die Ruder wurden überflüssig und verschwanden nach und nach aus dem Inventare der Seeschiffe.

Während die Umwälzungen auf den technischen Gebieten des Seewesens sich stets aus mehr oder minder wichtigen Erfindungen entwickelten und vorwiegend eine Errungenschaft der letzten Jahrzehnte sind, fußen die rein maritimen Fächer auf der praktischen Erkenntnis, welche im Laufe mehrerer Jahrhunderte gesammelt wurde. Dies trifft insbesondere für die Takelung der Segelschiffe zu, die eine Fülle von Combinationen sinnreicher und einfacher, wenngleich compliciert scheinender Details in sich vereinigt.

Im Dienste der Kriegsflotten ist die Segelschiffahrt seit der Einführung der Dampfkraft immer mehr zurückgedrängt und schließlich auf Schulzwecke beschränkt worden; als Bestandtheil der Handelsflotten erlitt das Segelschiff, welches unter bestimmten Voraussetzungen noch immer namhaften Gewinn bringen kann, durch die mächtige Concurrenz der Dampfer zwar eine empfindliche Einbuße, doch hat es bis zum gänzlichen Verschwinden des Segels als Motor wohl noch lange Zeit.

Dies mag als Begründung für die Aufnahme der unvermeidlich trockenen Beschreibung des getakelten Schiffes dienen, welche ebenso zu allgemeiner Information, wie zur Erläuterung des nächstfolgenden Abschnittes dieses Buches bestimmt ist.

Jene besondere Zurüstung, die ein Schiff braucht, um mit Segeln fahren zu können, lässt sich in die Hauptgruppen: Masten (und Rundhölzer), Tauwerk und Segel scheiden.

Unsere Schiffe führen drei oder zwei Masten; Vier- und Fünfmaster besaßen wir nie, einen getakelten Mast allein trifft man nur bei Booten an. Der vorderste Mast heißt Fockmast, der nächste Großmast, der dritte Kreuzmast; Vollmasten sind mit Raaen zur Führung von »Quersegeln« ausgestattet, Pfahlmasten nur zum Tragen von »Stagsegeln« und »Gaffelsegeln« (welche in der Mittschiffslinie ausgebreitet werden) bestimmt.

Die aus der Art ihrer Takelage abgeleitete Benennung der Schiffe richtet sich nach der Zahl mit Raaen versehener Masten; »Vollschiffe« (»Laudon«, »Radetzky«, »Donau« und »Saida«) be-

sitzen deren drei, »Barkschiffe« (»Zrinyi«, »Frundsberg«, »Aurora«, »Albatros« und »Nautilus«) zwei solche und einen Pfahlmast; ein Vollmast und zwei Pfahlmasten kennzeichnen den »Barkschoner« (»Hum«, »Kerka«). Schiffe mit zwei Masten sind »Briggs«, wenn beide voll getakelt sind (»Artemisia«, »Camäleon«), und »Briggschoner«, wenn einer Voll- und einer Pfahlmast ist (»Bravo«).

Außer den Masten, welche in ihrer Stellung zum Schiffsrumpfe nur wenig aus der lothrechten Lage abweichen, besitzt jedes Segelschiff ein »Bugspriet«, das einem verkürzten Mast ähnelt und vom vorderen Schiffsende schräg nach aufwärts ragt.

Jeder Mast besteht aus dem Untermast und den Stengen, welche dessen Verlängerung bilden; die Stengen des Bugspriets heißen Klüverbaum und Außenklüverbaum. Die Untermasten, aus Eisenblechen cylindrisch geformt, ruhen in einer Spur auf dem Schiffsboden auf; die Stellen, an denen sie durch ein Deck treten, werden mit Mastkrägen aus Segelleinwand gegen das Eindringen des Wassers geschützt; unter den Mastkrägen liegen auch die stützenden, durch das Verkeilen des Mastes in den Ausschnitten des Decks gebildeten »Fischungen«. Das untere Ende der Masten und Stengen heißt »Fuß«, das obere »Top«; unter »Masttop« kurzweg ist immer die augenblicklich oberste Spitze des ganzen (verlängerten) Mastes zu verstehen.

An den (Fock-, Groß-, Kreuz-) Untermast reiht sich die (Vor-, Groß-, Kreuz-) Marsstenge und an diese die (Vor-, Groß-, Kreuz-) Bramstenge; alle Stengen werden aus einem langen Stücke Nadelholz erzeugt. Wenige Meter unter dem Tope des Untermastes sind diesem zwei seitliche Backen angenietet, welche eine Vereinigung von zwei Quer- und zwei Längsbalken, die »Sahling«, tragen; auf der Sahling bilden kräftige Planken eine Plattform, welche gegen vorn abgerundet, gegen achter gerade abgeschnitten und mit einem Geländer eingesäumt ist: die »Mars«, von den Laien mit Vorliebe und seltener Beharrlichkeit »Mastkorb« genannt. Zweck der Mars ist das Auseinanderspreizen der an ihren beiden Seiten befestigten Wanttaue der Marsstengen, dann die Schaffung eines Ruhe-, Arbeits- und Stauplatzes in der Takelage. In ähnlicher Weise sind auch die Marsstengen mit einer Sahling (der »Stengen-

sahling«) ausgestattet; auf dem Tope des Untermastes (und der Marsstenge) wird das »Eselshoft« befestigt, welches aus einem Holzrahmen mit zwei Öffnungen besteht, deren achtere, viereckige, genau auf den Vierkant des Untermastes (der Marsstenge) passt, während die vordere, runde, zur Führung und Stütze der Marsstenge (Bramstenge) dient. Durch den Fuß der Stengen wird ein kräftiger Vorstecker, der »Schlusskeil«, geführt, mit welchem sich die Stenge auf die Sahling stützt. Gleicherweise — durch Eselshoft und Schlusskeil — erfolgt die Verbindung des Klüverbaumes am Bugspriet und des Außenklüverbaumes am Klüverbaume; das Bugspriet reicht durch eine im Bug eingesetzte Stahlröhre in das Innere des Schiffes.

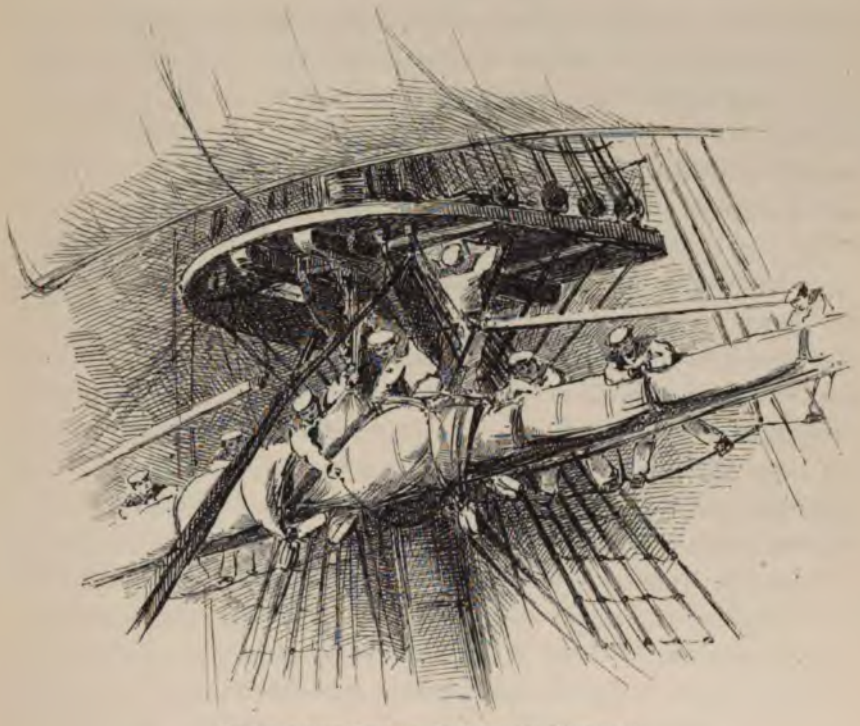
Jeder Bramstangen-Top trägt einen runden Topknopf, welcher mit Metall bekleidet ist und die Spitze des Blitzableiters aufnimmt.

Der Großtop der Fregatte »Laudon« liegt 52 *m*, jener der Brigg »Artemisia« 30 *m* über der Wasseroberfläche.

An den voll getakelten Masten erblickt man die horizontal angeordneten, beweglichen Raaen, an denen die oberen Ränder der trapezförmig zugeschnittenen Quersegel befestigt werden. Unter der (Vor-, Groß-, Kreuz-) Mars hängen an kurzen Ketten die Unterraaen (Fock-, Groß-, Bagin-Raa), sie sind durch Tauschlingen — die »Racken« — an den Untermast gehalten; die Racken können durch Taljen verkürzt oder nachgelassen werden, was beim Brassen (dem Drehen der Raa um die verticale Achse) unbedingt nothwendig ist. Die nächst oberen sind die Marsraaen (Vor-, Groß- und Kreuz-Marsraa), welche bei geschlossenen Segeln auf dem Eselshofte des Untermastes aufruhen, mit dem gesetzten Segel aber unter die Stengensahling gehisst werden. Dann folgt die (Vor-, Groß-, Kreuz-) Bramraa und die (Vor-, Groß-, Kreuz-) Oberbramraa, welche wieder eine Ruhelage (das Eselshoft der Marsstenge, beziehungsweise die Bramflechtung) besitzen und mit dem gesetzten Segel so weit (unter die Bramflechtung, beziehungsweise die Oberbramflechtung) zu hissen sind, bis dieses gestreckt ist. Die oberen Raaen legen sich mit einem halbkreisförmigen, ledergefütterten Ausschnitt an die Vorderseite der Stenge, deren Rückseite wieder eine Rack umgreift.

Die Enden der Raaen — wie auch aller sonstigen liegenden Rundhölzer — heißen Nocken.

Welche gewaltige Dimensionen die Raaen besitzen, lässt sich am besten aus folgenden Ziffern entnehmen: die Großraa der »Laudon« ist 27, jene der »Artemisia« 13·3 *m* lang; die größte Breite dieser Schiffe beträgt 14·3, beziehungsweise 7·5 *m*; obschon



Großmars einer Corvette (Schließen des Großsegels).

die Länge der Raaen nach oben zu, den stets schwächer werdenden Masttheilen entsprechend, abnimmt, ist die Großoberbramraa der »Laudon« noch immer 11, jene der »Artemisia« 5 *m* lang. Der Querschnitt der Raaen ist in deren Mitte am größten und verjüngt sich gegen die Nocken zu; der größte Durchmesser der Großraa und der Großoberbramraa S. M. Schiffes »Laudon« erreicht beispielsweise 89, beziehungsweise 20 *cm* Durchmesser.

An der Rückseite der Untermasten, nahe unter der Mars, ragen die »Gaffeln« (Vor-, Groß-, Besahngaffel) schräg empor, welche zum Ausspreizen der am Mast (und an der Gaffel selbst) angeschlagenen Gaffelsegel dienen; die »Besahn«, das Gaffelsegel des Kreuzmastes, reicht über das achterste Schiffsende und erhält aus diesem Grund eine untere Stütze durch den »Besahnbaum«, ein starkes Rundholz, welches sich in einem am Kreuzuntermast angebrachten Charniere dreht und horizontal gelagert ist.

Alle in der Takelage verwendeten Taue werden »stehendes« oder »laufendes Gut« benannt, je nachdem sie als Stützen der Masten und des Bugspriets festliegen oder als Zutakelung der Stengen, Raaen und Segel beweglich sind; zur Führung dieser schier zahllosen Taue dienen die »Blöcke« (Rollen), deren beispielsweise die »Laudon« nahe an tausend bedarf.

Das stehende Gut des Bugspriets beschränkt sich auf mehrere »Wasserstage« aus kräftigen Ketten, welche von dessen Unterseite zum Schiffsbuge laufen; in gleicher Weise sind auch der Klüverbaum und der Außenklüverbaum durch nach unten geführte (Klüver-, Außenklüver-) »Stampfstage« gestützt; doch werden letztere über ein vom Bugspriete schräg nach unten und vorne gestelltes Rundholz, den »Stampfstock«, geleitet, weil sie sonst unter zu spitzem Winkel arbeiten würden. Die seitliche Verstützung des Klüver- und Außenklüverbaumes erfolgt durch die beiderbords angeordneten »Backstage«, welche aus dem vorerwähnten Grund ebenfalls über — in diesem Falle seitlich ausgelegte — Rundhölzer, die »blinden Streber«, laufen. Da das Bugspriet zur Befestigung der oberen Stage des Fockmastes dient, hiedurch auch indirect den Zug der anderen Masten auszuhalten hat, so bildet es die wichtigste Stütze der ganzen Takelage; die aus diesem Grunde nothwendige besonders solide Befestigung des Bugspriets wird theils durch das Verkeilen im bereits erwähnten Stahlrohre, theils durch das eben beschriebene stehende Gut erreicht.

Untermasten werden gegen vorne durch die (Fock-, Groß-, Kreuz-) »Stage«, seitlich durch die »Unterwanten« gehalten; es sind dies kräftige Stahldrahttaue von großer Widerstandsfähigkeit, welche auf der Sahling aufliegen. Die Unterwanten, mit horizontal

laufenden dünnen »Webeleinen« versehen und außenbords auf »Rüsten« (Bänken) befestigt, dienen als Strickleitern zum Erklimmen der Mars, welche durch einen seitlichen Ausschnitt, das »Soldatengat«, betreten wird.

Da am Rande der Mars die straff angeholten Wanten der Marsstengen befestigt sind, muss deren Zug compensiert werden; dies besorgen die »Püttingswanten«, von der Mars zum Untermaste geführte Ketten. Bei unserer Marine war es seinerzeit, bei anderen Flotten ist es noch üblich, dass die Mannschaft über die Püttingswanten in die Mars klettert; der Name Soldatengat für die beiden Öffnungen der Mars, welche einen bequemeren Aufstieg ermöglichen, stammt noch aus jener Zeit, in der auch Marine-Infanterie, welche von den gelenkigeren Matrosen viel und oft gehänselt wurde, eingeschifft war.

Während die Unterwanten genügend weit nach achter angeordnet sein können, ist dies bei den Marswanten der räumlich beschränkten Mars wegen unthunlich, man führt daher von der Stengensahling gegen achter in die Rüsten die »Marspardunen«, welche den Zug der nach vorne laufenden Stage aufheben, beziehungsweise die Stengen gegen achter stützen. Die Marswanten sind gleich den Unterwanten mit Webeleinen versehen und ermöglichen hiedurch das Auf- und Abentern zwischen der Mars und der Stengensahling.

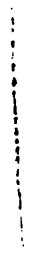
Bramstengen tragen je zwei Flechtungen (die Bram- und Oberbramflechtung), welche aus den (Bram- und Oberbram-) Wanten, Pardunen und Stagen zusammengesetzt und auf Eisencylindern, den Flechtungsröhren, montiert sind; bei dem relativ häufig vorkommenden Streichen der Bramstengen werden diese Flechtungsröhren ober dem Mars-Eselshoft abgestreift und befestigt. Die Bram- und Oberbramwanten laufen über die Hörner der Stengensahling und dann über Kreuz in die Mars; von der Stengensahling bis zur Bramflechtung führt eine achter der Stenge angeordnete Jakobsleiter mit hölzernen Sprossen. Die Bram- und Oberbrampardunen werden in den Rüsten achter von den Marspardunen angebracht.

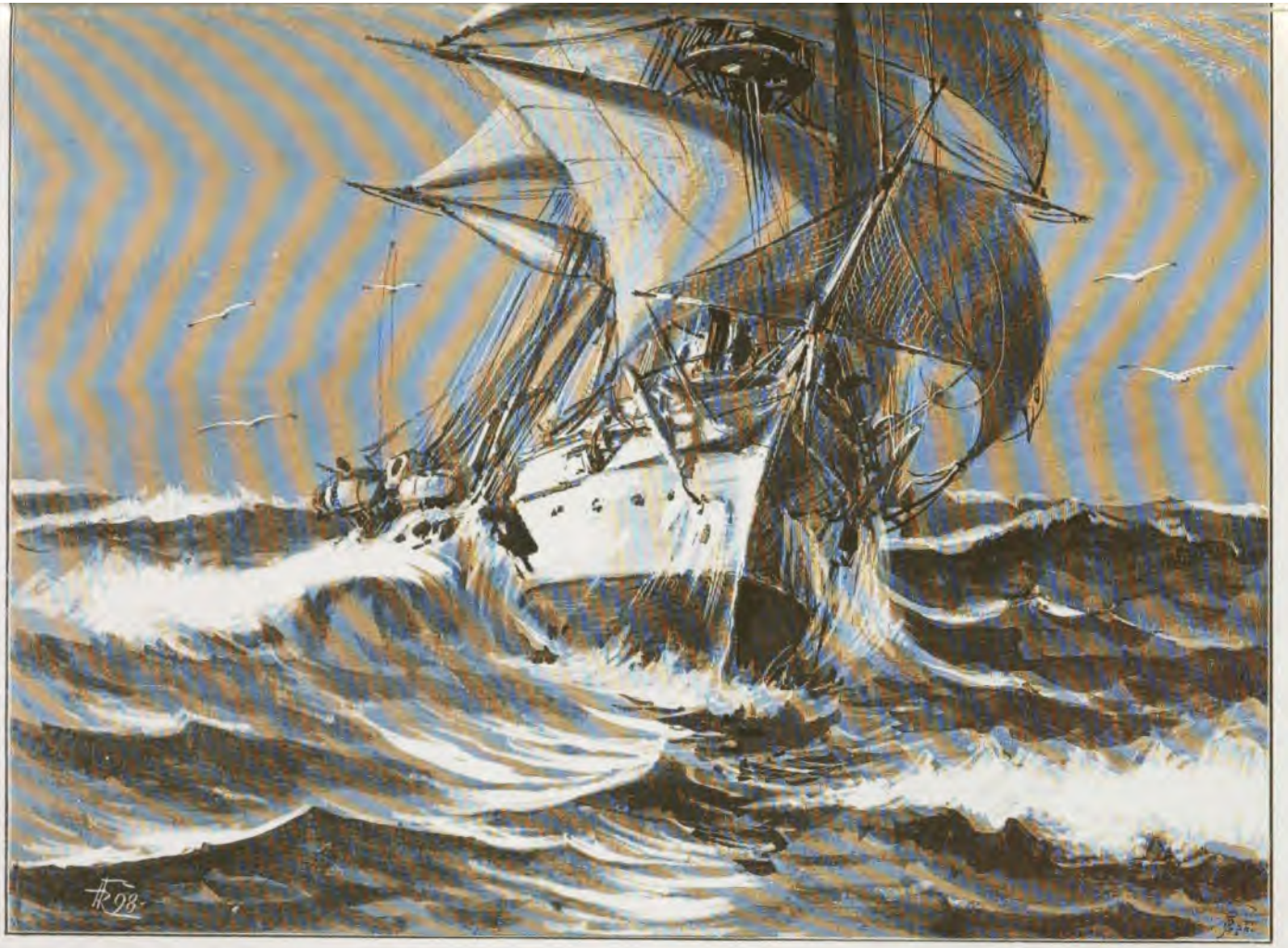
Zum Hissen und Streichen der Stengen verwendet man besonders kräftige Taue, die sogenannten »Windreepe«.

Laufendes Gut, zum Unterschiede vom stehenden, getheerten Tauwerk in der Naturfarbe erhalten, dient theils zur Bewegung der Raaen, theils zum Beisetzen und Bergen der Segel.

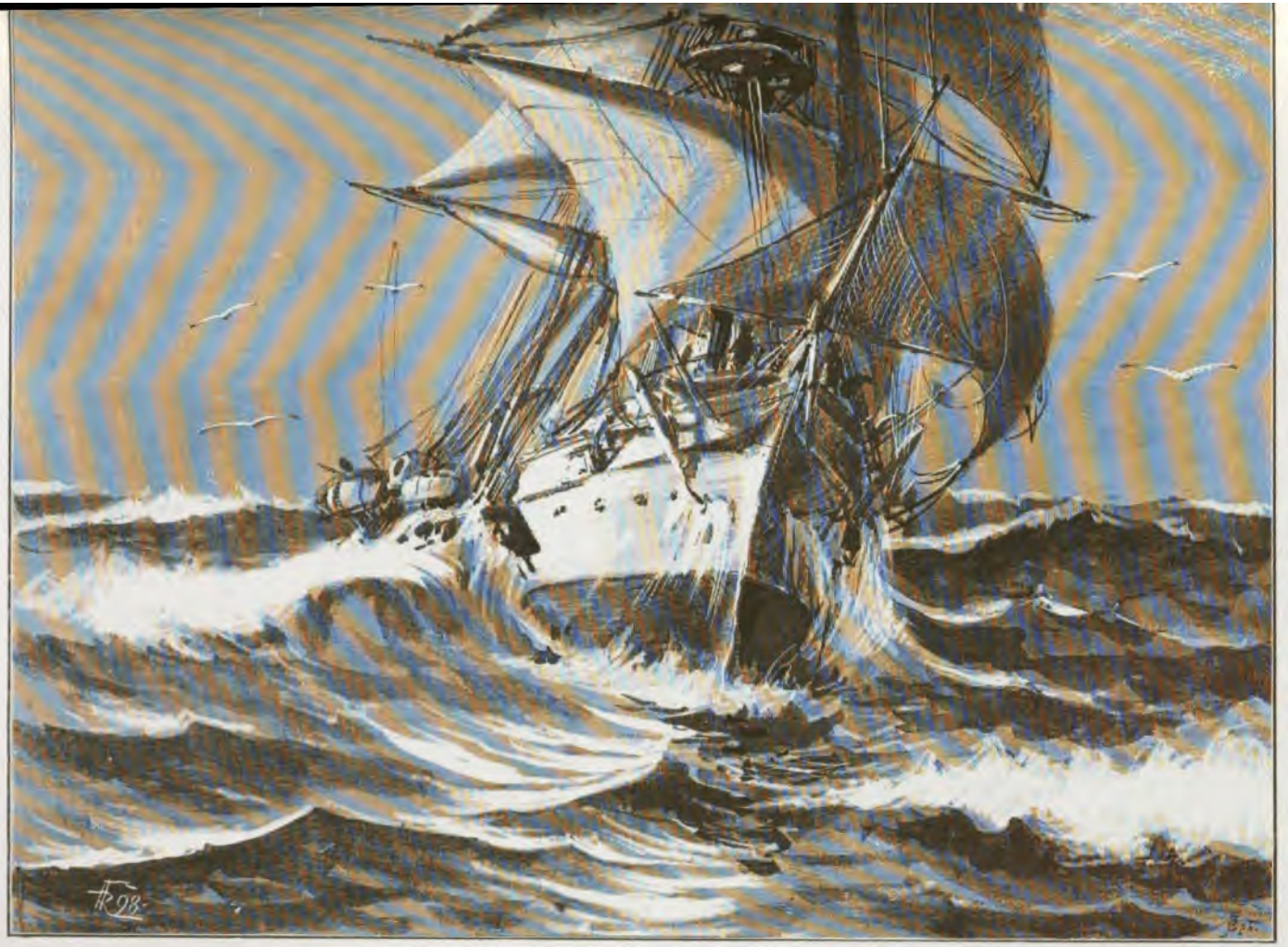
Das Bewegen der Raaen ist in dreifachem Sinne möglich: mit den »Fallen« werden sie gehisst, mit den »Brassen« um die verticale und mit den »Toppenanten« um die horizontale Achse gedreht. Die Toppenanten laufen von den Raanocken schräg aufwärts zum Mast und diesem entlang zum Decke herab; sie sind bei Mars- und Unterraaen doppelt, sonst einfach, und erhalten die Raaen in wagrechter Lage. In ihrer Mitte werden die Raaen von den Fallen, nur die Unterraaen, wie bereits erwähnt, von fixen Ketten getragen. Die Marsfallen bestehen aus dem starken »Drehreep«, welches über eine in der Stenge eingesetzte Rolle läuft und achter vom Mast einen Block trägt, durch den eine doppelte Talje geschoren ist; Bram- und Oberbramfallen sind einfach, weil sie ein bedeutend kleineres Gewicht zu tragen haben, doch doppelt man den Bramfall bei gesetztem Bramsegel, indem man ihn etwa in der Höhe der Mars mit einem einfachen Blocke versieht und den Fall durch diesen und einen zweiten, auf Deck angebrachten Block taljenartig schert. Innerhalb des Auges, mit welchem die Toppenanten auf die Raanock gesteckt sind, befindet sich bei Mars- und Unterraaen das Auge der Brasse, bei Bram- und Oberbramraaen sind Toppenant und Brasse der vereinfachten Manipulation wegen zu einem gemeinschaftlichen Auge vereinigt; die besonders schwere Großraa besitzt außer der eigentlichen auch eine in entgegengesetzter Richtung (nach vorne) und über Kreuz laufende Contrebrasse. Die Brassen des Fock- und Großmastes laufen gegen achter, jene des Kreuzmastes (und die Contrebrasse) gegen vorne; sie gleiten sodann durch Blöcke, welche in der Takelage des gegenüberliegenden Mastes »angenäht« sind, zu den Bordwänden herab; nur die Großbrassen werden zu eisernen Stützen (den Brassenknieen), die außerhalb des Achterschiffes vorstehen, geführt und von hier innenbords geleitet.

Bei stürmischem Wetter, welches durch den bedeutenden Winddruck auf die Segel und die heftigen Rollbewegungen des Schiffes die Raaen und deren Zutakelung in hohem Grade be-





CORVETTE »FRUNDSBERG«
BEI STÜRMISCHEM WETTER.



CORVETTE »FRUNDSBERG«
BEI STÜRMISCHEM WETTER.

CORVETTE »FRUNDSBERG«
BEI STÜRMISCHEM WETTER.

ansprucht, werden Takel als Borgbrassen und Borgtoppenanten angebracht.

Die Zutakelung der Gaffeln besteht aus je einem Innen- und Außenfalle, welche diese Rundhölzer in schräger Stellung erhalten, und aus den seitlich angeordneten, zu den Bordwänden führenden »Gaffelgerden«, die das Brassen der Gaffeln ermöglichen.

Der Besahnbaum kann durch die »Baumdirks«, welche unter die Kreuzmars und dann auf Deck laufen, gehisst und gestrichen werden; für seitliche Verschiebungen trägt er an beiden Bordseiten die »Baumschoten«.

Die hochragende, kräftige und doch zierliche Bemastung dient den Segeln als Stütze; zwischen der Größe der Segelfläche, dem Deplacement des Schiffes und dessen Baulinien besteht, wie leicht verständlich, ein inniger Zusammenhang, welcher aber beim Vergleiche verschieden großer Schiffe sich nicht an eine arithmetische Progression knüpft. »Laudon«, unser größter Segler, gleitet bei günstigem Winde trotz des bedeutenden Deplacements von 3430 Tonnen fast ebenso rasch durch die Meeresflut, wie das kleinste Segelschiff unserer Flotte, die »Artemisia«, welche nur 150 Tonnen Wasser verdrängt; während aber die Gesammtsegelfläche der »Laudon« mit 2708 m^2 die Tonnenzahl dieser Fregatte nicht erreicht, übersteigt das 661 m^2 messende Gesammtsegelareal der »Artemisia« deren Tonnenzahl um mehr als das Vierfache.

Zwischen dem Fockmast und dem Bugspriete werden dreieckige Segel, die »Klüver«, geführt; es sind deren für gewöhnlich drei — der »Außenklüver«, »Klüver« und »Sturmklüver« — vorhanden, doch wird bei ungünstigem Wetter an ihrer Stelle ein bedeutend widerstandsfähigeres »Fockstagsegel« angeschlagen und gehisst.

Die Raasegel (oder Quersegel) werden nach jener Raa, an der ihr oberer Rand dauernd befestigt (»angeschlagen«) ist, benannt; es gibt somit (Vor-, Groß-, Kreuz-) Oberbramsegel, Bramsegel und Marssegel, dann ein Focksegel und ein Großsegel. An der Baginraa (Unterraa des Kreuzmastes) wird kein Segel geführt, weil ein solches die Segeleigenschaften des Schiffes ungünstig beeinflussen würde und wegen der Commandobrücke, die bei Segelschiffen vor

dem Kreuzmaste liegt, nur schwer beigesetzt werden könnte. Das Großsegel der »Laudon« misst 317, jenes der »Artemisia« 80 m^2.

An den Gaffeln und von diesen am Mast abwärts sind die Gaffelsegel angeschlagen, welche Vor-, Groß-Gaffelsegel und Besahn genannt werden. Besahn und Klüver heißen auch »Richtsegel«, sie vermögen infolge ihrer vom Drehpunkte des Schiffes entfernten Lage die Wende- und Steuereigenschaften des Schiffes am meisten zu beeinflussen; die Größe dieser Segel ist eine ganz ansehnliche, misst doch beispielsweise die Besahn der »Laudon« 168 und der Klüver dieses Schiffes 110 m^2.

Bei günstigen, doch schwachen Winden kann die Quersegelfläche behufs Erreichung einer größeren Geschwindigkeit des Schiffes durch das Beisetzen der »Leesegel« vermehrt werden; dies sind schmale, hohe Segel, welche an die Außenkante der Raasegel angeschlossen werden. Hiezu tragen die Mars- und Unterraaen des Fock- und Großmastes auf ihrer Oberseite runde, durch Bügel geführte Leesegelspieren, welche im Bedarfsfalle zur Verlängerung der Raaen hinausgeschoben werden können; Bram- und Marsleesegel sind mit ihrer Oberkante an kleinen Spieren angeschlagen und werden mit diesen unter die Nock der Bram- und Marsraa gehisst, das — nur am Fockmaste systemisierte — Unterleesegel wird zwischen der Fockspierennock, dem Focksegel und der ausgelegten Backspiere gesetzt. Segelt ein Schiff platt vor dem Winde, so führt es am Fockmast an beiden Bordseiten die Leesegel; fällt jedoch der Wind von einer der beiden Schiffsseiten ein, so werden die Leesegel an der Windseite (in Luv) am Fock- und Großmaste beigesetzt; man kann sie bei steifem Winde nicht führen und muss bei auffrischendem Wind auf ihr rechtzeitiges Räumen Bedacht nehmen, weil die schwachen, nur wenig gestützten Spieren keine große Beanspruchung vertragen und leicht brechen. Bei mäßiger Windstärke ist die Leesegelführung für die Vermehrung der Schnelligkeit des Schiffes nur wenig bedeutend.

Das Segeltuch wird aus gutem und festgesponnenem Hanf in verschiedener Stärke gewebt; leichtere Sorten verwendet man zu den oberen Raasegeln und zu Leesegeln, kräftigere zu Mars- und Untersegeln. Aus den nebeneinander gelegten schmalen Segel-

Kanonenboot »Albatros« mit allen Leesegeln vor dem Winde.

tuchstreifen, den »Kleidern«, wird das Segel zugeschnitten, dann näht man die Kleider mit doppeltem Saume zusammen; Stellen, die größerer Beanspruchung ausgesetzt sind, erhalten eine Doppelung aus Segelleinwand, die Ränder aller Segel, die »Leike«, werden mit einem Tau eingefasst.

Die Form der Segel ist dreieckig (Klüver und Stagsegel), rechteckig (Untersegel und Unterleesegel) oder trapezförmig (Mars-, Bram-, Oberbram- und Gaffelsegel, endlich Mars- und Bramleesegel).

Bei den Raasegeln heißt der obere, mit zahlreichen kleinen Nitzeln an ein über der Raa führendes Drahttau befestigte Rand das »Anschlagleik«, die beiden seitlichen Ränder heißen »Stehleike«; die vierte, untere Seite ist das »Schotleik«, dessen Mitte ein Lederüberzug gegen das Reiben an den Stagen schützt. Am Anschlagleike sind die »Beschlagseisinge« angenäht, mit welchen das längs der Raa aufgerollte Segel abgebunden wird, parallel zum Anschlagleike laufen in bestimmten Abständen auf den Untersegeln zwei, auf den Marssegeln drei, auch vier »Reffleinen«. Bei steifem Winde müssen diese größten Segelflächen nach Bedarf verkleinert werden, was durch Einschlagen des zwischen den Reffleinen und dem oberen Leike befindlichen Segelstreifens geschieht; die betreffende Reffleine wird hiebei durch eine Reihe von »Reffknebeln« längs der Raa befestigt. Ebenso wie die beiden oberen Ecken der Segel mit Anschlagbindseln fest an die Raanock gebunden sind, muss auch beim gerefften Segel die am Ende jeder Reffleine befindliche Kausche mit einem »Reffbindsel« an die Raa befestigt werden, damit der Wind nicht die Reffknebel der Reihe nach abreißen und das Segel beschädigen könne. Die beiden unteren Ecken der Segel nennt man »Schothörner«.

Ein beigesetztes Raasegel wird durch die an den Schothörnern angebrachten, dem Segel gleichbenannten »Schoten« ausgespannt und gehalten, es müssen daher diese Taue besonders stark sein; die Schoten der drei oberen Segel laufen durch das Nockende der nächstunteren Raa, dann unterhalb dieser zum Mast und längs dessen zum Decke herab; die Schothörner des Fock- und Großsegels tragen außer den nach achter führenden Schoten auch noch entgegengesetzt angebrachte »Halsen«, weil sie sich nicht auf ein

Rundholz stützen und mit diesem gebrasst werden, daher eigene Behelfe für das Vor- und Achterholen besitzen müssen.

Soll ein Marssegel gerefft werden, so ist es meist so stark gebläht, dass die Handkraft der reffenden Mannschaft eine Unterstützung braucht; diesem Zwecke dienen die beiderbords am Segel angebrachten Refftaljen, welche vom Deck aus zu bedienen sind. Die unteren Blöcke der Refftaljen sind an den Stehleiken

Reffen des Vormarssegels.

— etwas unter der letzten Reffleine — befestigt, beim Anholen der Taljen werden die Stehleike zur Raa emporgehoben, wodurch der obere Theil des Marssegels vom Winddruck entlastet wird.

Das Zusammenziehen eines gesetzten Segels an die Raa wird »Aufgeien« benannt, es muss dem »Festmachen« (gänzlichen Schließen des Segels) stets vorausgehen. An jedem Schothorn ist ein »Geitau« befestigt, welches beim Anholen das Schothorn unter die Raamitte bringt; da aber größere Segel auch dann noch mächtige Festons bilden, die mit Handkraft nur schwer zur Raa empor-

gehoben werden können und in denen sich der Wind fängt, erhalten solche außer dem gewöhnlichen Geitaue symmetrisch über die Segelfläche vertheilte »Bauch-«, »Dämpf-« und »Nock-Gordinge«.

Soll das Segel festgemacht werden, so hisst man das unter der Raamitte angesammelte Tuch mit einer »Bauchtalje« empor und rafft es sodann hinter einer glatt gestrichenen Fläche als »Bauch« zusammen; die längs der Raa vertheilte Mannschaft rollt das Segel auf und versieht es gleichfalls mit einer möglichst glatten Außenseite, dem »Hemde«, worauf die Beschlagseisinge festgebunden und zwei längere Kreuzseisinge über den Bauch des Segels geschnürt werden.

Alle Klüver sind mit ihrem vorderen, unteren Ende, dem »Halshorn«, am Bugspriete (Klüver-, Außenklüverbaum) festgelegt und mit Ringen an (Sturm-, Außen-) Klüverleitern angeschlagen; sie werden mittelst Fallen gehisst, die am oberen, spitzwinkeligen »Fallhorn« befestigt sind, welches gleichzeitig einen Niederholer für das Schließen der Segel trägt. Die dritte Ecke, »Schothorn« genannt, ist mit zwei Schoten ausgestattet und kann mit diesen, dem jeweiligen Bedarf entsprechend, nach steuerbord oder backbord geholt werden.

Das Festmachen niedergeholter Klüver erfolgt durch deren Zusammenlegen und Abbinden über dem Bugspriete, beziehungsweise Klüver- und Außenklüverbaume.

Die Gaffelsegel, längs der Gaffeln und Untermasten festgemacht, haben eine Schote mit einem »Schotgeitau«, dann an jener Stelle, die in den Winkel zwischen Mast und Gaffel zu liegen kommt, ein »Halsgeitau«, und etwa in der Hälfte der Gaffellänge ein »Nockgeitau«. Die Vor- und Großgaffelsegelschote wird innenbords in Lee angebracht, die Besahnschote läuft durch ein Scheibengat des Besahnbaumes, welcher mit dem gesetzten Segel nach Lee geholt wird.

Mars- und Bramleesegel werden mit ihrem, in der Mitte der Leesegelraa angebundenen Fall an die Nock der Mars- und Bramraa gehisst; durch die Schoten, welche über die Spierenenden laufen, und die nach innenbords geführten Halsen streckt man diese Segel. Unterleesegel haben ihrer Größe wegen keine Raa, aber je

einen Innen- und Außenfall; sie werden an ihrer Unterseite durch die ausgelegte Backspiere nach außen gespreizt.

An den Stehleiken der Bram-, Mars- und Untersegel sind nach vorne laufende »Bulinen« angebracht, die zur Verwendung gelangen, wenn das Schiff am Winde segelt; durch Anholen der Bulinen in Luv spannt man nämlich das Stehleik gegen vorne, wodurch der Einfallswinkel des Windes verkleinert wird und das Schiff »schärfer« am Winde liegen kann.

Da sich die Segel verhältnismäßig leicht abnützen, bei stürmischem oder böigem Wetter sehr leiden, erhalten alle Schiffe einen Satz Reservesegel, zu welchem stets ein zweites Spiel aller Marssegel gehört.

Die Fock- und Großraa tragen kräftige Nocktakel, welche zum Hissen schwerer Lasten und Einsetzen der großen Boote dienen; wird ein solches Nocktakel belastet, so muss die Raa durch eine in entgegengesetzter Richtung arbeitende Talje gestützt werden.

Das Gewicht der Bemastung S. M. Schiffes »Laudon« beträgt 62 *t*, jenes der angeschlagenen Segel 5 *t*.

Das »am Winde«-Segeln eines Schiffes erfordert das weitmöglichste Aufbrassen der Raaen, beziehungsweise das Anholen der Brassen, bis die Raaen an den Leewanten und -Pardunen aufliegen; man bekleidet daher die Raaen und Wanten mit »Stoßmatten«, um die gegenseitige Reibung zu verhindern. Bei Seegang, somit auch bei todter See, müssen Unterraaen und Marsraaen behufs Entlastung der Racken mit »Rolltaljen« an den Mast gehalten werden.

Die Segel des Fockmastes bilden das »Vorquartier«, jene des Groß- und Kreuzmastes das »Achterquartier«; stehen die Raaen senkrecht zur Mitschiffslinie, so sind sie »vierkant« (»in Kreuz«) gebrasst, sonst »angebrasst«. Bei geschlossenen Segeln stehen die Raaen gewöhnlich vierkant; bei frischem Gegenwinde brasst man aber auch Raaen mit festgemachten Segeln zur Verminderung des Winddruckes scharf an.

Die Einfallsseite des Windes heißt »Luv«, die entgegengesetzte »Lee«; ein auflavierendes Schiff gewinnt somit »Luv-Weg«. Hat

es seine Segel derart gestellt, dass der Wind über die Backbordseite streichend die Segel füllt, so segelt das Schiff mit »Backbordhalsen«, im entgegengesetzten Falle mit »Steuerbordhalsen«.

Dreht der Wind gegen vorne, so »schrallt« er, dreht er gegen achter, so nennt man dies »raumen«; steht die Windrichtung annähernd senkrecht auf der Curslinie, so segelt das Schiff mit »halbem Wind«; es fährt mit »raumer Schote«, wenn der Wind von backbord oder steuerbord achter bläst, mit »Achterwind«, wenn Wind- und Cursrichtung fast gleich sind. Fallen letztere in eine Linie zusammen, so segelt das Schiff »platt vor dem Winde«.

Die Wirkung der beigesetzten Segel äußert sich nicht nur in der Fortbewegung des Schiffes, sondern auch — je nach deren Lage zum Schiffsschwerpunkt — in dessen Steuereigenschaften. Die Segel des Vorquartiers und die Klüver sind bestrebt, das Schiff zum Abfallen vom Winde zu bringen, wenn sie allein beigesetzt sind oder ihre Wirkung jene des Achterquartiers überwiegt; das Schiff wird gegen die Windrichtung gedrückt, wenn nicht genug Vorsegel gesetzt sind. Dieses Überwiegen der einzelnen Quartiere wird bei verschiedenen Manövern, beim Halsen, Stagen, Abfallen und Anluven, absichtlich herbeigeführt, bei Cursfahrten jedoch mit großer Aufmerksamkeit hintanzuhalten versucht, weil seine Wirkung durch eine fahrtvermindernde, der Manövrierfähigkeit abträgliche, seitliche Stellung des Steuerruders compensiert werden muss. Erfordert das Curshalten eine Steuerstellung in Lee oder in Luv, so ist dies ein Zeichen, dass die Achter- oder Vorsegel dominieren; durch das Abfieren (Nachlassen) oder Anholen der Baumschote, Beisetzen oder Aufgeien einzelner Richtsegel kann man in den meisten Fällen auf einfachste Art Abhilfe schaffen, manchmal muss wohl auch das Kreuzquartier festgemacht werden.

Schließt der Curs eines Schiffes mit der Windrichtung den kleinstmöglichsten Winkel ein, bei welchem die Segel noch »volltragen« und dem Schiffe Fahrt nach vorwärts verleihen, so liegt dieses »scharf am Winde«; wird nach Zurücklegung eines Wegstückes das Schiff gewendet, mit den anderen Halsen wieder scharf an den Wind gelegt, und dieses Manöver von Zeit zu Zeit wieder-

Schoner »Sophie«. Beiboot.

holt, so segelt das Schiff in einer Zickzacklinie und gewinnt durch dieses »Aufkreuzen« oder »Auflavieren« an Weg gegen die Windrichtung.

Das beim Aufkreuzen nöthige Wenden des Schiffes, das »Wechseln der Halsen«, kann auf zweierlei Art durchgeführt werden; dreht man das Schiff durch den Wind, indem man es bis zur Windrichtung »anluven« und dann um gleichviel »abfallen« lässt, so wird dies »Stagen« (über Stag wenden) genannt; fällt das Schiff zuerst ab, bis es »vor dem Winde« liegt, und luvt es dann wieder an den Wind, so nennt man dieses Manöver »Halsen« (über Halsen wenden).

Gute Segler gewinnen beim Stagen an Weg, weil sie ihr Fahrtmoment beibehalten, bis die Segel wieder voll tragen. Schlechtere Segler, zu denen fast alle mit Dampfmaschinen ausgestatteten, getakelten Kriegsschiffe der geänderten und verlängerten Baulinien wegen gehören, benöthigen für das Stagen mehr Zeit; der Winddruck lastet länger auf den ihm zugewandten, »back« tragenden Segeln, hebt das Moment des Schiffes auf und ertheilt diesem meist auch vorübergehend Fahrt »über das Heck« (bringt es zum »Deinsen«).

Bei sehr flauen Brisen reicht die mäßige Geschwindigkeit des Schiffes nicht immer aus, um dieses durch den Wind zu steuern, das Stagen bei sehr steifem Winde strengt die Takelage übermäßig an; es wird daher in solchen Fällen nothwendig, das Schiff über Halsen zu wenden. Mit dem Halsen ist aber immer ein beträchtlicher Verlust an Luvweg und Zeit verbunden, weil sich das Abfallen und nachfolgende Anluven in einem großen Kreise vollzieht und das dazwischenliegende längere Verweilen mit achterlichen Winden die Zurücklegung einer ansehnlichen Wegstrecke in unerwünschter Richtung nach sich zieht.

Will ein am Winde segelndes Schiff seine Fahrt hemmen oder thunlichst auf einem Platze stilliegen, so muss es »beidrehen«; Oberbramsegel und Untersegel werden aufgegeit und ein Quartier umgebrasst, so dass es back liegt und die Wirkung der volltragenden Segel aufhebt; das Festmachen aller Segel würde zu viel Zeit beanspruchen und die Manövrierfähigkeit des Schiffes unterbrechen.

Man kann ebenso mit dem Umbrassen des Vorquartiers wie mit jenem des Achterquartiers beidrehen, beide Methoden haben ihre Vor- und Nachtheile. Will ein Schiff, welches nicht am Winde segelt, beidrehen, so muss es zuerst an den Wind luven; in diesem Falle brasst man das Achterquartier zum Anluven und dreht mit backem Vorquartier bei.

Die Manövriereigenschaften unserer getakelten Schiffe unter Segeln reichen selbstverständlich nicht an jene der reinen Segelschiffe heran, welche auf Grund mehrhundertjähriger Erfahrungen gebaut wurden; die Installierung der Dampfmaschinen und Kessel brachte eine veränderte Gewichtsvertheilung mit sich, die Schiffslänge nahm zu, die Unterwassertheile wurden schärfer. Dennoch muss man bei Dampfern, welche eine Takelage erhalten, um ohne Anwendung der Maschine mit Segeln kreuzen zu können, schon beim Baue hierauf Rücksicht nehmen. Ein solches Schiff darf nicht »rank« sein (d. h. zu leicht auf die Seite neigen), es soll unter Dampf wie unter Segeln gut laufen können, leicht stagen und nicht zu schwer abfallen, endlich die See gut halten. Unter letzterer Bezeichnung wird verstanden, dass die Bewegungen des Schiffes bei hohem Seegange nicht zu heftig seien und dass es sich, dank genügender Stabilität, rasch wieder aufrichte, wenn es von einer Welle oder einem Windstoß auf die Seite geneigt wurde; zu große Stabilität kann hingegen bei böigem Winde gefährlich werden, das Schiff nimmt auch schon bei mäßiger Wellenhöhe lebende See über.

Steuert ein Schiff parallel zum Wellenkamme, so wird es um seine Längenachse bewegt, es »rollt«; steuert man gerade gegen die See, so wird der Bug von jedem Wellenberge gehoben und im folgenden Wellenthale, der Schwerkraft entsprechend, wieder sinken: das Schiff »stampft«; liegt der Curs unter einem bestimmten Winkel gegen die Richtung des Seeganges, so combinieren sich die Bewegungen und werden unregelmäßig, das Schiff »schlingert«.

Das malerische Bild einer großen Escadre, welche in der Kielwasserlinie oder Colonne am Winde segelte, gehört der Vergangenheit an; das getakelte Schiff dient heute nur mehr Schulzwecken. Aber auch auf diesem Gebiete wird es täglich mehr und mehr verdrängt, die technischen Fortschritte stellen an die Flotten-

Mannschaft so hohe Anforderungen, dass ihre Ausbildung auf getakelten Schiffen sich immer schwieriger anlässt.

Für den Entfall körperlicher Kräftigung, welche das Arbeiten in der Takelage mit sich brachte, führte man auf den modernen Schiffen aller Flotten mit Erfolg Turn- und gymnastische Übungen ein. Findigkeit und seemännisches Geschick kann man auch in den Booten anerziehen — Überblick, Besonnenheit und Erfahrung in den Kraft- und Lastarbeiten, wie sie von den Personen des Deckdienstes gefordert werden, lassen sich aber nur auf dem Segelschiffe gründlich erlernen.

Unsere auf das Aussterbeetat gesetzten Corvetten und Kanonenboote machen den Torpedokreuzern und Torpedofahrzeugen im Flottendienste Platz, bald werden wir nur mehr ein Matrosen-Schulschiff besitzen, das die alte, romantische Segeltradition erhalten muss; aber auch diesem schlägt einst seine Stunde, unsere Enkel werden das Segel-Kriegsschiff nur mehr im Bilde kennen und sich bass darüber wundern, wie schwer die Kriegsflotten sich von der zwar schönen, doch vom Zeitgeist überflügelten Segelschiffahrt trennen konnten.

Conservativ aus Überlieferung und Erziehung, conservativ durch seine Umgebung — das ewig gleiche und großartige Meer mit dem unendlichen Firmamente, nach dessen unveränderlichen Sternbildern schon vor zwei Jahrtausenden die Seefahrer den Lauf ihrer Schiffe richteten, — empfindet der Seemann, wenn man ihm vom nahen Verschwinden des liebgewonnenen Segelschiffes spricht, einen herben Schmerz, der umso eindrucksvoller wirkt, weil er auf unabweisbarer Überzeugung beruht.

Mit dem Segelschiffe stirbt aber auch der Seemann alten Schlages aus, den man im Binnenlande »Seebär« nannte und dem die österreichische Marine zur Venetianer Zeit in besonders prononcierten Fällen den Titel »mangia-gabbie« (Marssegel-Fresser!) beilegte; doch ist es nur die äußere Form, welche verschwindet, der Geist und das Wesen unserer Flotte bleiben trotz aller Neuerungen stets auf der gleichen Stufe tüchtiger Seemannsschaft.

Eine Kreuzung im Mittelmeere.

Seemännischer Ausbildung der Zöglinge der Marine-Akademie dienen besondere Instructionskreuzungen (die sogenannten »Übungsreisen«) am Bord einer gedeckten Corvette, welche für den ersten Jahrgang am 1. Juli beginnen und diesen Monat ausfüllen, für den zweiten und dritten Jahrgang jedoch vom 1. August bis zum 15. September dauern.

S. M. Schiff »Saida«, für diesen Zweck in Dienst gestellt, kehrte nach Ausschiffung der Zöglinge am 16. September nach Pola zurück; ein Theil des Stabes und der Mannschaft wird nunmehr gewechselt, weil das Schiff am 1. October eine Kreuzung nach dem westlichen Mittelmeer anzutreten hat.

Unter den am 18. September neu eingeschifften Matrosen befindet sich mancher, der auf den Kreuzern der Sommer-Escadre die Manöver mitmachte, sich als gereifter und erprobter Seemann fühlte, beim Betreten der »Saida« aber ahnungsvoll empfindet, dass

er auf diesem Schiffe Vieles zu lernen hat, was ihm bisher noch unbekannt geblieben ist. Mit leichtem Unbehagen blickt er zur gekreuzten Oberbramraa empor, die zahllosen Taue verwirren ihn — wie verschieden ist doch so eine stattliche Takelage von dem einsamen Exerciermaste der Kaserne, an dem er seine ersten Kletterübungen absolvierte, beruhigt durch das unter dem Mast ausgespannte Netz!

Der ziemlich umfangreiche Mannschaftswechsel zwingt den Gesammt-Detail-Officier der »Saida«, die Schiffsrollen von Grund auf zu ändern; die meisten ehemaligen Schiffsjungen mussten ihrer Zutheilung in Specialcurse wegen ausgeschifft werden, die frühere Segelrolle zeigt daher starke Abgänge unter den flinken, gut geschulten Bram- und Oberbramgasten. Der inquirierende Bootsmann findet unter den Neuen alsbald jene heraus, welche mit den am Bord während der Zöglingsreisen Ausgebildeten zur Besetzung der wichtigeren Segelstationen in der Takelage genügen, die übrigen Matrosen werden als Unterraa- und Marsraabemannungen eingetheilt. Die beiden Marsgastgehilfen der Vormarsraa rücken zu Marsgasten dieser Raa auf, weil sie sich bereits genügend Übung errungen haben, um das Nehmen der Reffbindsel und das »Bauch machen« beim Schließen des Marssegels selbständig durchzuführen und ihre Vorgänger auf diesen Stationen ausgeschifft wurden.

Jene Leute, die für das Öffnen (»Losmachen«), Reffen und Schließen der Segel auf den Raaen vertheilt sind, heißen deren Bemannung, bei Bram- und Oberbramraaen Bram- und Oberbramgasten; die Vormänner der Mars- und Unterraaen, intelligente Matrosen oder Unterofficiere, werden Marsgasten genannt. In jede Mars wird ein Seecadet, der Marscadet, und ein älterer (Mars-) Unterofficier zur Aufsicht und Leitung bestimmt; zu jedem Maste gehören ein Bootsmannsmaat als Masten-Unterofficier und einige nicht zum Aufentern bestimmte Matrosen als sogenannte »Deckreserve« für das Bedienen des Manövers (Anholen der Taue etc.); der erste Bootsmann führt die allgemeine Aufsicht.

Der Hafendienst am Bord der »Saida« unterscheidet sich nur wenig von dem bereits beschriebenen eines Panzerschiffes. Beim Abendverlesen wird das auf dem Decke liegende, säuberlich in

Rollen zusammengelegte (in »Kränze aufgeschossene«) Tauwerk in großen Schlingen auf die beim Mast und an der Bordwand vertheilten Belegnägel und Knechte gehängt, damit es bei nächtlichem Regen weniger durchfeuchtet werde und am Morgen beim Deckwaschen nicht im Wege liege und durch Nässe leide. Während des Deckwaschens beginnen hiezu bestimmte Matrosen von der Putzjolle aus den Metallbeschlag des Schiffsbodens, soweit er über Wasser reicht, zu scheuern, damit er in der aufsteigenden Sonne blank und goldig schimmere. Jeden Morgen wie nach Beendigung jedes Segelmanövers begibt sich der Bootsmann in ein Boot, um aus einiger Entfernung vom Schiffe die richtige Haltung, die präcise Ordnung der Takelage zu controlieren (»Brassen und Toppen«); mit Handsignalflaggen und kurzen Pfeifensignalen gibt er dem Deckmeister bekannt, wenn eine Raa nicht vollkommen horizontal steht, eine Refftalje nicht straff angeholt oder sonst ein Mangel bemerkbar ist; nichts entgeht seinem geübten Scharfblicke.

Während der ersten, dem Mannschaftswechsel folgenden Tage wird das Segelexercieren und die Nomenclaturschule — die sogenannte Manöverschule — unter Aufsicht des Manöver-Officiers mastenweise vorgenommen. An das einfache Aufentern reiht sich das Aus- und Einlegen der Raabemannungen, welches auf den »Fußparden« (kräftigen, in Festons unter den Raaen aufgehängten Tauen) erfolgt; eine Ausnahme hievon bildet das Auslegen auf den Unterraaen im Hafen, bei welchem deren Bemannung in aufrechter Haltung über die Raa schreitet. Wurde hierin die nöthige Fertigkeit erlangt, so folgt das Los- und Festmachen der Segel, das Ein- und Ausstechen von Reffen, sowie das Streichen und Kreuzen der Bram- und Oberbramraaen.

Am 22. September morgens commandiert der Gesammt-Detail-Officier das erste allgemeine Segelmanöver, schon um 7 Uhr werden »Alle Mann an die Segelstationen« gerufen. Die Raabemannungen treten in parallelen Reihen divisionsweise auf ihrer Bordseite bei den Unterwanten an; der Bordwand zunächst stehen die Oberbramgasten, dann folgen die Bramgasten, die Marsraa- und schließlich die Unterraa-Bemannungen, welche das erste Glied bilden; die Marsgasten stellen sich an dem gegen vorne gerichteten Flügel ihrer

Leute auf, die Masten-Unterofficiere appellieren und melden mit einem kurzen Pfeifensignale, sobald sie etwa fehlende (erkrankte oder absente) Leute aus der Deckreserve ersetzten und das ganze Tauwerk bereit liegt, »klar!« (»bereit!«). Der Bootsmann, welcher noch rasch einige Instructionen ertheilt, damit das Abschaken der Geitaue nach dem »Schoten vor!« nicht vergessen werde und das Spierenhissen rechtzeitig erfolge, pfeift auch seinerseits nach dem Einlangen der Klarmeldungen aller Masten-Unterofficiere das Signal »klar!«, das Manöver kann beginnen. Während eines solchen herrscht auf dem Schiffe stets tiefste Stille, die nur durch die Commandos des Gesammt-Detail-Officiers, kurze Pfeifensignale, das Laufen und Springen der Matrosen zu den genau geregelten Verrichtungen unterbrochen wird.

Die Mars-Cadetten und -Unterofficiere werden zuerst mit dem Commando »Seecadetten und Unterofficiere entert auf!« in die Takelage beordert, sie laufen über die Wanten hinauf und schwingen sich durch das Soldatengat in die Mars; der Seecadet in der Großmars raunt noch schnell seinem Unterofficier den Befehl ins Ohr, auf das Hissen der Marsspieren ja recht Acht zu geben.

»Alle Segel bei! Steuerbord-Division Segel los!« Die Raabemannungen der Steuerbord-Division verkehren die Front und stehen nun mit dem Gesichte gegen die Wanten; auf das folgende Commando »Mars-, Bram- und Oberbramgasten entert auf!« klettern diese über die Wanten empor, gleichzeitig legen die Klüvergasten bis zum Bugspriet-Eselshoft aus. Die Marsgasten der Fockraa und Großraa begeben sich auf ein Pfeifensignal des Bootsmannes zu den Spierenbügeln, öffnen diese und legen auf ein zweites Signal wieder ein; die Marsgasten der Marsraaen, die Bram- und Oberbramgasten versammeln sich in den Marsen.

»Entert auf!« Die Spieren der Unter- und Marsraaen des Fock- und Großmastes werden nun gehisst, damit sie das Arbeiten am Anschlagleike des Segels nicht behindern, die Bemannungen klettern bis zu ihren Raaen und vertheilen sich (im Hafen auf das Commando »Legt aus!«, in See erfolgt das Aus- und Einlegen ohne besonderen Befehl) symmetrisch zu beiden Seiten der Raaen, binden die Beschlagseisinge los, halten aber die Segel noch in der Hand.

Corvette »Aurora« am Winde segelnd.

»Lasst fallen! Legt ein!« — Die Raabemannungen lassen die Segel, welche nur noch durch die Geitaue an den Raaen festgehalten werden, fallen und schließen einlegend zum Mast an, bis sie das Commando »Auf Deck!« herabbeordert; nur die Mars-, Bram- und Oberbramgasten sammeln sich wieder in der Mars. Die Nockgasten (am nächsten zur Nock postierten Matrosen der Raabemannungen) der Fock- und Großraa bleiben bei dem Spierenbügel, um auf das folgende Commando »Spieren ab!« diesen zu schließen; dann begeben sie sich wieder zur Raanock und setzen sich rittlings außerhalb der Marsschoten auf die Raa.

Die auf Deck gebliebene Mannschaft eilt mittlerweile zu den Marsschoten und holt diese — auf das Commando »Marsschoten vor!« — so rasch als möglich an; die Nockgasten geben durch Ausstrecken ihres Armes das Zeichen, sobald die Schothörner des Marssegels an die Unterraa anstoßen und legen dann ein. »Marssegel auf!«, die Marsfallen werden gehisst, bis diese Segel gestreckt sind, hierauf durch Ausführung der Commandos »Bramschoten vor! Bramsegel auf!«, »Oberbramschoten vor! Oberbramsegel auf!« auch die oberen Segel vorgeschotet und gestreckt. Durch Abfieren (Nachlassen) der Brassen werden die Raaen in der Vierkant-Lage erhalten, die Toppenanten bleiben lose, Mars- und Bramgasten erleichtern das Hissen der Segel, indem sie in der Mars die durchlaufenden Geitaue abschacken helfen. Machtvoll thürmt sich nun die Segelfläche von den Unterraaen bis nahe zum Top empor, ein prächtiges Bild; die Mannschaft tritt wieder auf Deck an, die Mars-, Bram- und Oberbramgasten werden auf Deck beordert.

Das Schließen der Segel erfolgt alsbald: »Alle Segel fest! Beide Divisionen Segel in Gei!« Mars-, Bram- und Oberbramgasten werden wieder in die Takelage gesandt, die übrige Mannschaft springt zu den Geitauen, nur an den Fallen bleibt je ein Mann zurück. »Klar?« frägt der Gesammt-Detail-Officier, die Masten-Unterofficiere antworten »klar!« mit der Bootsmannspfeife. »Geit auf!« »Fallen los!« Zuerst werden alle Geitaue angeholt, dann gleiten die Raaen von ihrer Höhe zur Ruhelage herunter; Brassen, Racken und Toppenanten müssen rasch bis zu ihren eingebundenen Zeichen abgefiert (nachgelassen) oder angeholt werden, weil die bezeichnete

Stelle des Taues, zum Belegnagel gebracht, der richtigen Lage der Raaen entspricht. »Beide Divisionen Segel fest!« — »Entert auf!« (die Spieren werden gehisst) — »Legt aus!« Die auf den Raaen vertheilten Leute nehmen das Stehleik des Segels in die Hand und strecken es gegen die Raamitte zu; sie warten mit dem Aufrollen der Segelleinwand bis zum nächsten Commando »Tucht auf!« Haben die Segel eine glatte Außenseite erhalten, so werden die Beschlagseisinge gebunden, die Raabemannungen kommen auf Deck; Mars-, Bram- und Oberbramgasten ballen die Mitte ihres Segels zusammen und versichern diesen »Bauch« mit den Kreuzseisingen.

Ist die Übung zu Ende, so wird das Tauwerk wieder in hübsche »Kränze« aufgeschossen (zusammengelegt), der Bootsmann geht ans »Toppen und Brassen«, bis alle Raaen genau senkrecht zum Mast und zur Kiellinie des Schiffes stehen; dem Großmast-Unterofficier stellt er aus, dass der Marsfall-Block gequietscht hat, der Steuerbord-Vorbramgast bekommt für den misslungenen Bauch seines Segels einen nachdrücklichen Verweis.

Am 30. September ist die Ausbildung der Mannschaft in den Alarmen und im Segelmanöver so weit vorgeschritten, dass das Schiff am nächsten Tage die angeordnete Kreuzung ins westliche Mittelmeer antreten kann; das fehlerlose Aufstecken des Brassenauges ist den Bramgasten geläufig, das Streichen der Bramstengen und das Wechseln der Marssegel wird von der gesammten Mannschaft in den subtilsten Details beherrscht, selbst den neuen Marsgasten passiert es nicht mehr, beim Nehmen des Reffbindsels die Bramschote oder die Refftalje einzubinden.

Tagsüber herrscht rege Geschäftigkeit; die letzten Materialfassungen aus dem Seearsenale kommen an Bord, der Stabskoch rückt mit drei Dutzend Hühnern an, die Messeführer ergänzen die Wein- und Biervorräthe; nachmittags bringt die Barkasse zwei Ochsen, welche, mit dem Nocktakel der Großraa eingeschifft und durch die Maschinenluke in die Batterie gestrichen, ihren neuen Stall theilnahmslos anglotzen. Die Boote des Schiffes, beständig in Bewegung, bringen bald dies, bald das; wer wachfrei ist, strebt ans Land, seine letzten Einkäufe zu besorgen und Abschied zu nehmen.

Vor dem Abendverlesen werden die großen Boote eingesetzt, dann lässt der Wachofficier an die Segelstationen rufen, die Segelkleider abnehmen und die Rauchkleider setzen. Beides sind Überzüge aus Segelleinwand, welche aber verschiedenen Zwecken dienen; die ersteren, blendend weiß gewaschen, hüllen während des Aufenthaltes im Hafen die Klüver- und Gaffelsegel ein, welche beim Festmachen nicht so glatt zusammengerollt werden können, wie die Raasegel; die Rauchkleider beschützen bei geheizten Kesseln

Boote an der Backspiere.

die Untermasten, Unterraaen, Marsen und Marsraaen des Achterquartiers vor Verunreinigung und Beschädigung durch die dem Schlot entweichenden, mit kleinen, glühenden Kohlentheilchen vermengten Verbrennungsgase.

Während des Abendverlesens werden die Geschütze seefest gemacht, d. h. durch bestimmte Vorkehrungen derart versichert, dass eine übermäßige Beanspruchung des Schlitten-Pivots bei heftigen Rollbewegungen des Schiffes ausgeschlossen bleibt; würde sich bei hoher See ein Geschütz losreißen, so könnte es fürchterliche Verheerungen im Inneren des Schiffes anrichten, eventuell dessen Untergang herbeiführen.

Während der Nacht werden zwei Kessel geheizt, nach dem Auspurren der Rettungskutter als Proviantboot ans Land gesandt, die übrigen Boote gehisst und mit ihren Seevertäuungen gegen das Pendeln bei Rollbewegungen gesichert, die Backspieren eingelegt, Klüver und Besahn losgemacht. Gegen $^1/_2$8 Uhr kehrt der Rettungskutter mit Koch, Proviantmeister und Lebensmitteln zurück, die Maschine wird vorgewärmt; dann begibt sich der Kutter zur Boje, die Pferdeleine wird im Doppelpart genommen, die Ankerkette ausgescheckelt und wieder an ihrem Anker befestigt; ist auch das Ausscheckeln beendigt, so hisst die Dienst-Division den Rettungskutter, das Schiff ist dampf- und seeklar.

Wenige Minuten nach 8 Uhr wird an die Ankerstationen gerufen, die Pferdeleine von der Boje gelöst und die Maschine in Bewegung gesetzt. Zur Verkleinerung des vom Schiffe beschriebenen Drehkreises lässt der Commandant, da eine leichte Brise eingesetzt hat, den Klüver hissen und dessen Schote in Luv anholen; bald ist die letzte Boje des Innenhafens passiert, der Klüver wird niedergeholt, majestätisch gleitet die schmucke Corvette der Ausfahrt zu.

Die tiefblauen Fluten der offenen See kräuselt eine leichte nordöstliche Brise, ein größeres Fischerfahrzeug, gegen den Canal von Fasana aufkreuzend, passiert in der Nähe der »Saida«, weit draußen am westlichen Horizonte segelt eine Brigg vor dem Winde. Der leitende Maschinenbeamte erhält Befehl, die Maschine auslaufen zu lassen — die Kesselfeuer werden nicht mehr beschickt, die vorhandene Dampfmenge reicht aber noch durch einige Zeit zum Betriebe der Maschine aus; der Wachofficier ruft die Dienstdivision an die Segelstationen, die Rauchkleider werden abgenommen, die Stoßmatten gesetzt.

Gegen 9 Uhr erscheint der Commandant auf der Brücke und befehligt persönlich das Setzen aller Segel; dem Hissen der Raasegel und Klüver folgt das Vorschoten des Focksegels, dann heißt es: »An die Brassen steuerbord!« — »Brasst!«. Mit raschem Schwunge drehen sich die Raaen mit den bisher killen Segeln um die Masten, bis das Commando »Großmarsraa fest!« deren richtige Stellung bezeichnet, die Segel voll tragen und die Brassen nach

Regulierung der Stellung aller übrigen Raaen — parallel zur Großmarsraa — festgelegt werden können. Der Ausluger entert von der Mars, welche unter Dampf tagsüber seinen Aufenthaltsort bildet, zur Vormarsraa auf; bei Nacht versieht er den Dienst auf dem Vorcastelle.

Der Maschinentelegraph wird auf »Halt« gestellt, unter dem Winddrucke leicht auf die Steuerbordseite krängend (sich neigend), durchschneidet das Schiff mit mäßiger Geschwindigkeit die niederen, nur hin und wieder schaumgekrönten Wellenkämme, auf denen sich flinke Möven tummeln. Sobald die Kesselfeuer gänzlich abgebrannt sind, streicht die Maschinenmannschaft den teleskopartig eingerichteten Schlot, worauf der Wachofficier das Großsegel vorschoten lässt; auf die folgende Frage: »Wie steuert das Schiff?«, antwortet der Steuermann: »Zwei Speichen in Lee«. Da die Wirkung der achteren Segel um ein geringes überwiegt, wird die Baumschote abgefiert, hiedurch der Winddruck auf die Besahn vermindert und das nöthige Gleichgewicht hergestellt.

Während bei Dampfsteuer-Apparaten die Stellung des Steuers nach Graden bemessen wird, geschieht dies bei Handsteuer-Anlagen nach »Schlägen« und »Speichen«. Das Wesen dieser Bezeichnungsart, welche auch im Steuer-Commando gebraucht wird, lässt sich wie folgt erklären.

Das Handsteuer besteht aus einer horizontal liegenden, langgestreckten Welle, welche je nach der Größe des Schiffes ein bis drei Steuerräder trägt, deren acht Speichen durch den Radkranz treten und mit Handhaben endigen; geringfügigere Drehungen des Rades lassen sich daher mit der Zahl jener Handhaben (Speichen) benennen, um die es aus der Mittschiffsstellung nach der einen oder der anderen Seite gedreht wurde. Das Steuerreep, ein kräftiges Stahldrahttau, welches die Bewegung des Rades auf die Ruderpinne überträgt, ist in mehreren (gewöhnlich sechs) Windungen — »Schlägen« — über die Welle gewickelt; die Mitte des aufgewickelten Steuerreeptheiles liegt bei der Mittschiffsstellung des Steuers auf der Oberseite der Welle und wird mit dieser verbunden; gleichviel Schläge liegen daher vor und achter der Verbindungsstelle.

Wird das Steuer nach einer Seite gedreht, so entspricht einer ganzen (halben) Umdrehung des Steuerrades das Abwickeln, beziehungsweise Aufrollen eines ganzen (halben) Schlages; liegt das Steuer ganz auf einer Seite, so sind alle Schläge vor (oder hinter) der Befestigungsstelle abgelaufen und dafür hinter (oder vor) dieser in gleicher Zahl wieder aufgewickelt. Jedes Steuer-Commando wird vom Steuermanne laut wiederholt; zur Bedienung des Handsteuers werden in der Regel an jedem Rade zwei Mann — je einer per Bordseite — aufgestellt.

Gegen Abend flaut der Wind, mit welchem das Schiff anfangs sieben Seemeilen stündlich zurücklegte, allmählich ab, das Logg um 5 Uhr zeigt nur mehr vier Knoten. Unter Dampf bestimmt die Anzahl der Schraubenrotationen die erfahrungsmäßig bekannte zugehörige Schiffsgeschwindigkeit, unter Segeln wird sie von Zeit zu Zeit, meist nach dem Schlagen der Stunden, mit dem Logg gemessen. Das Logg, dessen Einrichtung und Gebrauch seit 1660 fast unverändert blieb, besteht aus einem dreieckigen Brettchen und einer langen Messleine; der untere Rand des Brettchens bildet ein Kreissegment und ist mit Blei beschlagen. Die Loggleine ist an ihrem Ende dreifach gespalten, einer dieser Theile mit der oberen Ecke des Brettchens fest verbunden; die anderen tragen hölzerne Pfropfen, welche in eingeschnittene Büchsen der beiden übrigen Ecken des Brettchens gesteckt werden. Wird auf das vertical im Wasser schwimmende Loggbrett bei dessen Einholen ein kräftiger Zug ausgeübt, so überwindet dieser die Reibung der Pfropfen, die nun aus ihren Büchsen gleiten, das Brettchen legt sich horizontal und vermindert dadurch den Widerstand, welchen es sonst dem Anbordholen bieten würde. Die Loggleine besitzt einen Vorläufer, dessen Länge beiläufig jener des Schiffes gleichkommt; dem Vorläufer folgt eine Eintheilung in ganze und halbe »Knoten«, nach je 7·31 *m* ist ein kleines Garn, welches durch Knötchen fortlaufend numeriert wird, der Loggleine eingebunden. Die Knotenlänge von 14·62 *m* entspricht — wenn in 30 Secunden vom Schiffe zurückgelegt — einem stündlichen Wege von einer Seemeile; es ist daher die Loggleine mit einer zugehörigen Sanduhr ein bequemes und einfaches Mittel zum Messen der Schiffsgeschwindigkeit.

Wirft man das Logg über Bord, so hält der Wasserwiderstand das Brettchen zurück, die Leine läuft ab; der loggende Seecadet lässt sie durch die Hand gleiten, zwei Matrosen, die Logg-Gasten, halten die Rolle in die Höhe, die Steuerordonnanz steht mit der Sanduhr bereit. Beim Passieren des durch rothen Flaggenstoff gekennzeichneten Endes des Vorläufers ruft der Loggende »Kehrt!«, die Steuerordonnanz wendet die Sanduhr, meldet »Lauft!«, und sobald der ganze Sand abgelaufen ist, »Stop!«; die Leine

Loggen.

wird sofort festgehalten, die Zahl der abgelaufenen Knoten — bei gleichbleibenden Wind- und Wetterverhältnissen identisch mit dem stündlichen Schiffsweg — abgelesen und dem Wachofficier gemeldet. Die Logg-Gasten holen die Leine ein und rollen sie wieder auf.

Um $5^1/_2$ Uhr abends findet das Abendmanöver statt: der Gesammt-Detail-Officier commandiert das Schließen der Oberbramsegel und gleichzeitige Einstechen des ersten Reffs (des »Jagdreffs«) in die Marssegel. Unter gewöhnlichen Verhältnissen wird diese Segelverminderung stets vor Einbruch der Nacht vorgenommen;

sie bedeutet eine Sicherheitsvorkehrung, weil sich Wetteränderungen im nächtlichen Dunkel oftmals erst spät erkennen lassen und das Aufdeckrufen der dienstfreien, schlafenden Division mit einigem Zeitverluste verbunden ist.

Nach beendetem Abendmanöver erfolgt eine gründliche Besichtigung der Takelage (»Takelage-Visitierung«) durch die aufgeenterten Mars- und Bramgasten, welche sich nach Beendigung dieser Thätigkeit in die Mars begeben, dann auf Deck gerufen werden und das Ergebnis ihrer Untersuchung dem Masten-Unterofficier melden. Diese Meldungen werden vom Bootsmanne gesammelt und dem Wachofficier zur Kenntnis gebracht.

Das Abendverlesen, die Abendration und Freistunden füllen die Zeit bis zum Abpurren aus, welches auch auf den Schiffen unter Segeln um 8 Uhr erfolgt.

Nach Sonnenuntergang blitzen an der Küste verschiedenartige Lichter auf, welche von den Auslugern und dem Wachofficier sofort bemerkt und beobachtet werden; diese Küstenbeleuchtung verfolgt den wichtigen Zweck, dem Seefahrer auch bei Nacht die Orientierung zu ermöglichen, ihn vor Schiffahrtshindernissen zu warnen, Lage und Einfahrt der Häfen zu bezeichnen und die Navigation in schwierigem Fahrwasser zu erleichtern. Nach dem englischen Canale, der, an beiden Ufern zusammengenommen, etwa 400 Lichtträger besitzt, ist die österreichisch-ungarische Küste die am besten beleuchtete der Welt. Aus der beträchtlichen Zahl der Leuchtfeuer, deren Sichtkreise oftmals ineinander laufen, so dass zwei oder mehrere Lichter gleichzeitig zu sehen sind, weiters aus der Nothwendigkeit, beim Anlaufen der Küste eine entdeckte Leuchte rasch und mit Ausschluss jedes Zweifels benennen zu können, folgert die Charakterisierung der Lichter durch Farben und Erscheinungsarten, welche Eigenthümlichkeiten in Leuchtfeuer-Verzeichnissen und auf den Seekarten eingetragen werden.

Von den Farben kommen hiefür Roth und Grün in Betracht, da nur diese sich untereinander und vom Weiß gut unterscheiden lassen; die bedeutende Absorption von Lichtstrahlen durch farbige Gläser beschränkt aber die rothen und grünen Leuchtfeuer auf die Verwendung bei Hafen- und Küstenleuchten, für die eine geringere

Sichtweite genügt. Die Erscheinungsarten des Lichtes, welches beständig oder intermittierend, endlich beides gleichzeitig sein kann, ergeben hingegen zahllose Combinationen, welche sich leicht erkennen und unterscheiden lassen. Als Lichtquelle verwendet man Öl-, Petroleum-, Leuchtgasflammen und das elektrische Bogenlicht; das nach allen Seiten ausstrahlende Licht wird durch dioptrische, auf der Refraction von Glaslinsen und der totalen Reflexion von Glasprismen beruhende Einrichtungen nach jenen Richtungen gesammelt, in welchen es sichtbar sein soll. Als Lichtträger dienen theils gemauerte oder eiserne Leuchtthürme, theils verankerte Leuchtschiffe; das Personal der Küstenbeleuchtungs-Anlagen recrutiert sich vorwiegend aus ausgedienten Unterofficieren der Kriegs-Marine.

Wind und Wetter bleiben der »Saida« auch über Nacht günstig, der sorgsam nach allen Richtungen ausspähende Wachofficier sieht daher seine Thätigkeit auf das Registrieren der Navigationsdaten beschränkt, zu denen der gesteuerte Curs, die Abtrift und der geloggte Weg gehören. Unter Abtrift versteht man die Differenz zwischen dem Curs und dem wirklich zurückgelegten Wege des Schiffes: die treibende Componente des auf die Segel lastenden Winddruckes kann in zwei weitere Componenten zerlegt werden, deren eine — in der Kielrichtung liegend — das Schiff vorwärts bewegt, während die zweite, auf die Längenachse des Schiffes senkrecht stehende, dieses nach der Seite abtreibt. Bei Achterwind entfällt die Abtrift, welche sich sonst vom Beobachter als ein nicht genau messbarer, doch schätzungsweise zu bestimmender Winkel zwischen der Cursrichtung des Schiffes und dessen zurückbleibendem Kielwasser erkennen lässt.

Der von einem Schiffe gesteuerte Curs ist jener Winkel, welchen die nach dem magnetischen Nordpole (Südpole) weisende Compassnadel mit der Kielrichtung einschließt; zur Messung dieses Winkels trägt die Nadel eine auf ihr horizontal befestigte Windrose, die in 360^0 oder 32 Striche (zu $11{\cdot}25^0$) eingetheilt wird. Die Benennung der Striche erfolgt nach den Weltgegenden, welche vorerst die Cardinalpunkte Nord, Ost, Süd und West ergeben. Die Intercardinalpunkte liegen genau in der Mitte dieser Quadranten,

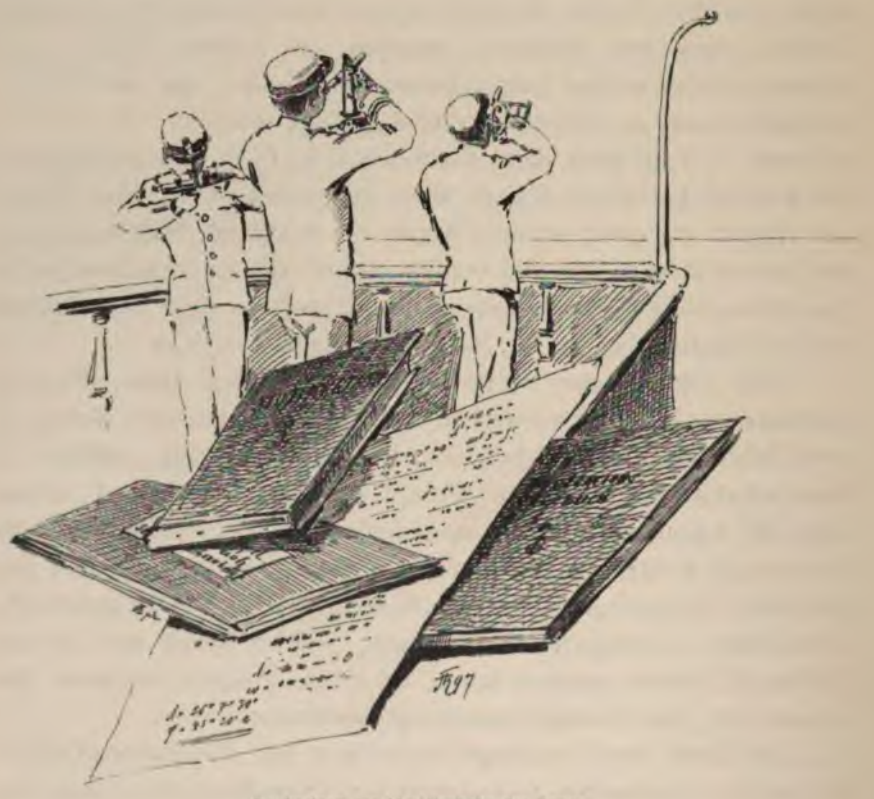
z. B. Nordost je 45^0 von Nord und von Ost; in die Hälfte der beiderseits bleibenden Sectoren fällt Nordnordost und Ostnordost; die weitere Halbierung der Zwischenräume beendet die Zerlegung des Quadranten in acht Striche, welche der Reihe nach Nord zu Ost, Nordnordost, Nordost zu Nord, Nordost, Nordost zu Ost, Ostnordost und Ost zu Nord heißen. Nach demselben Principe benennt man auch die Striche der drei übrigen Quadranten; eine weitere Untertheilung der Windrose ergeben die halben, Viertel- und Achtel-Striche, welche beim Ablesen des Curses (oder der Peilung) an den ganzen zu nennenden Strich gefügt werden, z. B. Nordost zu Nord $^3/_4$ Nord (aber nicht Nordnordost $^1/_4$ Ost!). Zur Bestimmung des wirklich gesegelten Curses muss der gesteuerte um den Betrag der Abtrift corrigiert werden: segelt ein Schiff mit Backbordhalsen im Curse Südost zu Ost und beträgt die Abtrift einen halben Strich (in diesem Falle nach steuerbord vom Curse), so liegt der wirklich zurückgelegte Weg in der Richtung Südost halb Ost.

Der Officier der Morgenwache lässt nach dem »Esszeug räumen« das Jagdreff ausstechen und die Oberbramsegel beisetzen, dann folgt das Deckwaschen und die Metallreinigung, endlich die Mannschaftsvisite und die Vormittagsschule. Während dieser lullt die schon seit dem Vortag abflauende Brise völlig ein, die Untersegel werden aufgegeit und die Raaen des Vorquartiers umgebrasst; bewegungslos hängen die leichten, aus Federn und Korkscheibchen construierten Windzeiger, welche schon der leiseste Lufthauch flattern machen kann, an ihren Trägern herunter, der Rauch des Kambüsenschlotes steigt senkrecht empor.

Im Laufe des Vormittags beobachtet der Navigations-Officier mit seinem zugetheilten Seecadetten den »Stundenwinkel«; aus dem gegissten (aus Cursen und zurückgelegten Distanzen ermittelten, doch etwas ungenauen geographischen) Punkte des Schiffes und den Chronometerzeiten der mit dem Sextanten beobachteten Sonnenhöhen lässt sich die genaue geographische Länge berechnen. Die Beobachtung der »Meridianhöhe« (Sonnenhöhe zur Zeit der Culmination, also im wahren Mittag) dient als Basis zur Berechnung der Mittags-Breite; die Mittags-Länge lässt sich mit großer Genauigkeit aus der astronomisch bestimmten Vormittags-Länge ab-

leiten, weil sie von dieser nur durch ein geringes Zeitintervall getrennt ist; die Eintragung von Länge und Breite in die Seekarte ergibt sodann den astronomischen Mittagspunkt.

Der gegisste (oder gekoppelte) Punkt wird durch einige Fehlerquellen beeinflusst; zu solchen zählen die schätzungsweise



Beobachten der Meridianhöhe der Sonne.

Bestimmung der Abtrift, Differenzen zwischen der geloggten und wirklichen Geschwindigkeit, endlich die Meeres-Strömungen, welche vom Schiff aus nicht constatiert werden können, oftmals aber beträchtliche Verschiebungen des geographischen Schiffsortes bewirken.

Alle zur astronomischen Rechnung dienenden Tabellen, in »nautischen Tafeln« zu einem stattlichen Buche vereinigt, werden

auf den Meridian der Sternwarte von Greenwich reduciert, demgemäß muss auch der Stand der Schiffs-Chronometer gegen Greenwicher Zeit, sowie ihr täglicher Gang, d. i. das Voreilen oder Zurückbleiben, stets genau bekannt sein. Stand und Gang der Chronometer wird von Zeit zu Zeit durch das Rechnungsresultat bestimmter astronomischer Beobachtungen controliert; diesem Zwecke dienen im Hafen die correspondierenden Sonnenhöhen, in See die Mond-Fixstern-Distanzen. Angemessen ihrer großen Wichtigkeit werden die Präcisionsuhren am Bord mit besonderer Sorgfalt behandelt; sie sind in wattierten Kästen cardanisch aufgehängt und in der Officiersmesse in eigenen Verschlägen untergebracht; jeden Vormittag meldet der Navigations-Officier seinem Schiffs-Commandanten das beendete Aufziehen der Chronometer. Zu den Beobachtungen auf Deck verwendet man genau gehende Secundenuhren (Pointer), die vor und nach der Beobachtung mit dem an seinem Platz unberührt verbleibenden Chronometer verglichen werden.

Bei einiger Gewandtheit und Übung im Beobachten und Rechnen lassen sich die astronomischen Ortsbestimmungen in sehr kurzer Zeit beenden; verhüllen Wolken tagsüber die Sonne, so werden bei Nacht Mond- und Fixstern-Beobachtungen ausgeführt. Hält die Bewölkung durch mehrere Tage an, so muss man sich allerdings mit gegissten Punkten behelfen, bis diese durch astronomische Beobachtungen oder Lothungen rectificiert werden können.

Mit leichten nordöstlichen Brisen, welche häufig durch Windstillen unterbrochen werden, gelangt »Saida« nach Durchsegelung der Adria in die Straße von Otranto und passiert am 7. September das Leuchtfeuer von Santa Maria di Leuca, welches in dieser Meeresenge den vorspringendsten Punkt der italienischen Küste bezeichnet.

Das Schiff fällt nun vom Wind in den neuen Curs ab, indem zuerst die Achtersegel, dann die Vorsegel gebrasst werden; sobald die Corvette vor dem Wind angelangt ist, lässt der Commandant die Leesegel an beiden Borden setzen. Mars- und Bramgasten entern auf, die Toppenanten werden straff gesetzt, um das Gewicht der Leesegel, welche die Raanocken belasten, tragen zu helfen; dem Ausholen der Spieren folgt das Hissen der Segel, dem »Lasst

fallen!« das Ausbreiten; in der Mars bleibt ein Matrose als Leesegelwache zurück.

Mit etwa vier Knoten Geschwindigkeit gegen das Südwestende der italienischen Halbinsel steuernd, scheint die Corvette günstige Fahrt vor sich zu haben; der Wachofficier durchmisst die wenige Meter lange Commandobrücke im Vollgefühle des schönen Wetters und ungestörter Ruhe; drückend warm strahlt die südliche Sonne, um den Bug des Schiffes tummeln sich lustige Delphine in pfeilschnellem Laufe.

Solche Stunden zählen zu den schönsten des Seelebens; man vergisst der engen Bordverhältnisse, in denen man nur die Gedanken für sich allein besitzt, und gewinnt den Blick ins Weite, die Erkenntnis der Größe unserer Welt; denn unermesslich dehnt sich die See über den Horizont hinaus, unendlich wölbt sich der klare Himmel über dem Mikrokosmos des von trügerischer Meeresstille getragenen Schiffes. Aber »das Meer ist wie des Menschen Dasein: auf der Oberfläche wechselt das Sonnenlicht mit dem Sturm, in der Tiefe lauert der Tod«; am 8. September kündigt bereits der fallende Barometerstand eine Änderung des Wetters an, als tiefrother, eirunder Ball geht die Sonne am mistig-trüben Horizont unter.

Während der Nacht springt leichte südwestliche Brise auf, das Schiff wird mit Steuerbordhalsen an den Wind gelegt und zieht bis zum Tagesanbruche den Seebord, d. i. den vom Lande hinweg führenden; in der Morgenwache befiehlt der Commandant, die Halsen zu wechseln, der Wachofficier commandiert: »Klar zum Stagen!« Beide Divisionen, welche eben mit dem Deckwaschen beginnen sollten, eilen an ihre rollengemäß bestimmten Posten.

»Besahn mittschiff! Anluven, einen halben Schlag!« Die Baumschote wird angeholt, die Besahn unterstützt das Anluven, welches dem auf einen halben Schlag nach steuerbord gelegten Ruder folgt; »Alle Klüverschoten los!«, die entlasteten Klüver werden vom Winde leicht hin und her geschlagen, wirken aber nicht mehr dem Anluven entgegen. In einem großen Bogen nähert sich das Schiff dank seinem innewohnenden Momente der Windrichtung, die Segel beginnen zu killen, das Steuer wird noch weiter nach

CORVETTE »SAIDA«.

Luv gelegt; dann tragen die Segel back, mit dem Reste seines Momentes gelangt das Schiff in die Windrichtung, bald darauf fängt es zu deinsen an, das Steuer muss umgelegt werden.

Da beim bevorstehenden Umbrassen die Schothörner der Untersegel sich am Schiffe verfangen könnten, heißt es zuerst »Halsen auf!«, dann erst »Achterbulinen los! Achter rund! Klüver um!« Mit mächtigem Schwunge, durch die Contrebrasse unterstützt, drehen sich die Raaen des Achterquartiers um die Masten, bis sie über backbord scharf angebrasst sind; die Klüverschoten werden nach steuerbord geholt. Das backtragende Vorquartier drückt den Schiffsbug vom Winde weg, die Segel pressen sich an die Stengen und das stehende Gut, nur die Bulinen halten noch das Stehleik gegen vorne; ist das Schiff genügend vom Wind abgefallen, so befiehlt der Wachofficier »Vorbulinen los! Vorne rund!« zum Umbrassen des Vorquartiers. Die Klüverschoten, Luvbrassen und Luvbulinen werden straff geholt, der Wind füllt wieder die Segel, das Schiff zieht mit Backbordhalsen landwärts.

Im Laufe des Tages umzieht sich der Himmel, das Barometer fällt langsam, doch stetig; ein kurzer Sonnenblick am Nachmittage gestattet noch die eilige Beobachtung und Rechnung eines Stundenwinkels; mit dem frischenden Winde steigt die Geschwindigkeit der »Saida« bis sieben Seemeilen, das Schiff krängt unter der Gewalt des Windes ziemlich stark nach Lee, die Untertheile der Stückpforten-Verschlüsse und die Seitenlichter der Cabinen müssen geschlossen bleiben. Bei Beginn jeder Wache wird über Stag gewendet, um 4 Uhr nachmittags mit diesem Manöver das Einstechen des Jagdreffs verbunden.

Am 10. September, als der Morgen zu grauen beginnt, hat die Corvette bereits eine unruhige Nacht absolviert; zunehmender Seegang brachte das Schiff zu mäßigem Schlingern, die Stiegen und hölzernen Schottwände knarrten. Wer als Besitzer einer Leecabine bis Mitternacht ziemlich gut in dem von Bett und Bordwand gebildeten Winkel schlummern konnte, glitt nach dem Stagen von seiner Ruhestätte und musste sich in dieser regelrecht »verankern«.

Der Commandant lässt sich um 7 Uhr morgens den gekoppelten Punkt auf der Karte verzeichnen, er beschließt sodann mit

Rücksicht auf die Nähe zum Cap Spartivento die Corvette durch Aufkreuzen, eventuell durch Beiliegen im erreichten Seerayon zu erhalten, damit ein Wetterwechsel sogleich zur Fortsetzung der Reise ausgenützt werden könne. Die Oberbramsegel müssen geschlossen, das erste Reff eingestochen bleiben.

Kaum eine Stunde später beginnt der Wind neuerdings zu frischen, die Segelführung muss noch mehr verringert werden. »Beide Divisionen Marssegel reffen! Zweites Reff! Bramsegel und Klüver fest!« In rascher Aufeinanderfolge reihen sich die nächsten Commandos an: »Mars- und Bramgasten entert auf! Bramsegel in Gei, Klüver niederholen! Entert auf!« Während die Raabemannungen auf den Luvwanten emporklimmen, befiehlt der Wachofficier: »Geit auf! Brasst! Fallen los, Klüver ab! Brassen straff! Refftaljen auf! Klüver fest!« Die Geitaue der Bramsegel werden angeholt, die Schoten aber nur langsam abgefiert, damit die vom Winde gepeitschten Schothörner nicht die Segel zerreißen. Die Raabemannungen legen ohne weiteres Commando aus, die Bramgasten und Klüvergasten tuchen ihre Segel auf und machen sie fest, die Marsgasten sitzen rittlings auf den Raanocken und nehmen das zweite Reffbindsel, die übrigen Leute auf den Marsraaen holen die zweite Reffleine mit einigem Kraftaufwande zur Raa, nehmen die Reffknebel über die erste und die zweite Leine und entern sodann ohne Commando wieder ab; auf den Raaen stehen die Marscadetten, sie beaufsichtigen die Arbeitenden. Sobald die Marsgasten die Bindsel genommen haben, begeben sie sich in die Mars, es folgen die Commandos »Marssegel hissen!« — »Klar?« — »Marssegel auf!« — »Marsfall fest!«, dann kehren auch die noch in der Takelage Verbliebenen auf Deck zurück.

Des zunehmenden Seeganges wegen unterbleiben die Exercitien, an ihre Stelle tritt theoretischer Unterricht, von dem sich einzelne Seekranke entfernen. Das Kochen ist ziemlich erschwert, bei den Rollbewegungen des Schiffes rinnt die Suppe aus dem Kessel; die Ochsen in der Batterie und das Geflügel lassen die Köpfe hängen und verschmähen ihr Futter.

Da das Stagen ohne Gefährdung der Takelage nicht mehr möglich ist, auch der verringerten Geschwindigkeit und des

Seeganges wegen nicht gelingen würde, muss an dessen Stelle das Halsen treten; der hiemit verbundene Wegverlust und die starke Abtrift schließen nunmehr den Gewinn von Luvweg aus, man trachtet das Schiff thunlichst auf der errungenen Position zu erhalten, es »liegt bei«.

Kurz vor der Mittagsration, welche divisionsweise vertheilt wird, damit stets verfügbare Mannschaft auf Deck sei, wird das Großsegel festgemacht und zum erstenmal gehalst; die helle Commandostimme des Wachofficiers übertönt das Pfeifen des Windes mit dem Rufe: »Klar zum Halsen!« Die Raaen des Achterquartiers werden zurückgebrasst, bis die beiden Marssegel killen, dann erst wird das Steuer zum Abfallen nach Lee gelegt; Sturmklüver, Focksegel und Vormarssegel wenden das Schiff vom Winde. Die achteren Marssegel erhält man durch wiederholtes Brassen kill, so dass sie bereits scharf über den anderen Bord gebrasst sind, wenn das Schiff vor dem Wind anlangt; hierauf wird das Vorquartier in Kreuz gebrasst, der Sturmklüver umgelegt. Das beginnende Anluven wird durch die vermehrte Wirkung der Achtersegel unterstützt, das Vorquartier rechtzeitig (ehe es zum Killen gelangt) aufgebrasst, nach Beschreibung eines großen Bogens liegt die »Saida« wieder am Winde.

Nachmittags nimmt die Windstärke und der Seegang zu, das Schiff rollt so stark, dass ein Promenieren auf den Deckplanken equilibristischen Kunststücken gleicht. An Stelle des Sturmklüvers wird das widerstandsfähigere Fockstagsegel angeschlagen und gehisst, das Kreuzmarssegel bald darauf geschlossen, weil es nicht, wie die anderen Quersegel, durch nach achter geführte Brassen (diese laufen, wie bereits erwähnt, beim Kreuzmaste gegen vorne) gestützt ist, sondern mit seinem vollen Zuge die Rack belastet. Bald muss auch das dritte Reff in das Vor- und Großmarssegel, sowie das erste Reff ins Focksegel eingestochen werden, der Wind nähert sich der Sturmesstärke und dreht langsam gegen Süd.

Der Commandant lässt nun die Maschine heizen und Curs gegen die jonischen Inseln nehmen, um daselbst Zuflucht zu suchen. Die Dunkelheit bricht frühzeitig an, der heulende Wind peitscht die Gischt der mächtigen Wellenkämme über das Schiff, die Stengen

biegen sich, alles knattert und knarrt, das Bereiten von Mahlzeiten und das Schlafen ist ausgeschlossen. Immer weiter frischt der Sturm, gewaltige Sturzseen beginnen über die vordere Bordwand in Luv hinwegzugehen, das Schiff schlingert so heftig, dass eine Communication nur längs der ausgespannten Laufstage möglich ist; das vom Seewasser schlüpfrige Deck wird mit Sand bestreut, eine nützliche Maßregel, welche aber schon durch die nächste Sturzsee illusorisch gemacht wird; die Ausluger müssen am Vorcastell angebunden sein, um nicht über Bord gespült zu werden. Liegt das Schiff im Wellenthale, so scheint es vom nächsten Wellenberge, welcher thurmhoch heranrollt, begraben zu werden; dieser gleitet jedoch unter dem Kiele hinweg, die stattliche »Saida« wird wie ein Federball gehoben und dann wieder in die Tiefe geschleudert.

Kein Mondstrahl durchdringt das nächtliche Dunkel, dennoch schimmert schon von weitem her der weißschäumende Kamm einer besonders hohen Welle, der Bug wird noch rasch gegen diese gewendet — eine kurze Stille, das Schiff neigt sich bis zu 40° auf die Seite — dann kommt eine ungeheuere Sturzsee über; in breiten Strömen ergießt sich das Wasser in die unteren Räume, eine angesorrte Balje wird losgerissen und über Bord gespült, das mit seinen Krahnen hochaufgetoppte Seitenboot eingedrückt; es ist als besonderes Glück zu schätzen, dass Niemand von der See in die Tiefe mitgenommen wurde, seine Rettung wäre menschenunmöglich gewesen.

Gegen Mitternacht lässt der Sturm ein wenig nach, strömender Regen beginnt die hochgehende See zu beruhigen; mit Maschine und Sturmsegeln hält sich das Schiff sehr gut. Als der Regen bei Tagesanbruch des 11. September aufhört, ist die Insel Corfu in Sicht; »Saida« fällt gegen die südliche Einfahrt des Canales ab und gelangt nach wenigen Stunden auf ihren Ankerplatz vor dem malerischen Castelle der Stadt.

Neben der normalen Beschäftigung der nächsten Tage ergibt sich die Nothwendigkeit, zahlreiche kleine Schäden, welche der Sturm verursachte, wieder zu beheben; das Boot wird repariert, ein Bramgeitau gewechselt, zwei gelockerte Fock-Unterwanten werden gestreckt, kleinere Risse in den Marssegeln genäht.

Fregatte »Laudon« beiliegend.

Das Einlangen im Hafen gibt speciell dem Navigations-Officier besondere Beschäftigung; die Concepte der Reise- und Vorfallenheitsberichte müssen verfasst, Cursskizzen als deren Beilage und für das Schiffs-Tagebuch gezeichnet werden. Solche Cursskizzen sind Skeletkarten der besegelten Küsten und Gewässer, in welchen die geographischen Mittagspunkte eingetragen und durch gerade (für Segelkreuzungen schwarze, für Dampffahrten rothe) Linien verbunden werden; Strömungen und Windverhältnisse kann man der zugehörigen Beschreibung entnehmen.

Die von Mittag zu Mittag gesegelte Distanz fällt nur bei directen Fahrten mit der wirklichen Distanz der Mittagspunkte zusammen, ist aber beim Aufkreuzen sinngemäß bedeutend größer. Eine unserer Corvetten legte einst die 1650 Seemeilen messende Distanz Pola—Gibraltar unter besonders ungünstigen Wetterverhältnissen zurück, welche zu fast beständigem Auflavieren zwangen, sie durchlief hiebei nicht weniger denn 3589 Seemeilen.

Die Morgen- und Abendmanöver, welche während des Hafenaufenthaltes zu bestimmten Stunden und in festgesetzter Art ausgeführt werden, dienen theils zum Lüften der Segel, theils zur Einübung der Mannschaft im Rundholzmanöver, welches in See seltener vorgenommen wird; sind mehrere getakelte Schiffe zu einer Escadre vereinigt, so erfolgen diese Manöver auf Signalbefehl von allen Schiffen gleichzeitig, sie geben dann deren Bemannungen einen Anlass, in der Schnelligkeit und Geschicklichkeit zu wetteifern. Das Morgenmanöver findet gleichzeitig mit dem feierlichen Hissen der k. u. k. Flagge um 8 Uhr statt, gelüftete Segel werden nach Beendigung der Vormittags-Exercitien geschlossen; im Winter um 4 Uhr, im Sommer um 5 Uhr nachmittags wird das Abendmanöver ausgeführt. Das Dienstreglement setzt hiefür fest:

Montag morgens Bram- und Oberbramraaen kreuzen, Segel los auf die Geitaue; abends Bram-, Oberbramraaen und Bramstengen streichen.

Dienstag morgens Hissen der Bramstengen, Kreuzen der Bram- und Oberbramraaen; abends Bram-, Oberbramraaen und Bramstengen streichen.

Mittwoch morgens Hissen der Bramstengen, Kreuzen der Bram- und Oberbramraaen, Segel los auf die Bulinen; abends Bram- und Oberbramraaen streichen.

Donnerstag morgens Kreuzen, abends Streichen der Bram- und Oberbramraaen.

Freitag morgens Kreuzen der Bram- und Oberbramraaen; abends Streichen der Oberbramraaen.

Sonntag abends Streichen der Bramraaen.

Wie aus dem Vorangeführten ersichtlich, kann das zur Conservierung der Segel nothwendige Lüften auf zweierlei Art erfolgen; beim »Segel los auf die Geitaue« werden nur die Beschlagseisinge der Raasegel losgemacht und die Bauchgordinge gehisst, im anderen Falle streckt man die geöffneten Segel mit den an das Schotleik befestigten Bulinen gegen vorne, setzt Klüver und Gaffelsegel bei und schakt die Geitaue der Untersegel ab; erstere Art ist bei frischem Winde, letztere bei ruhigem Wetter und regendurchnässten Segeln vorzuziehen.

Gestrichene Bram- und Oberbramraaen bleiben auf ihren Fallen, Bramstengen auf dem Windreepe vor den Untermasten hängen; beim Streichen der Stengen streifen diese die Bram- und Oberbram-Flechtungsröhren mit dem stehenden Gut, endlich den Topknopf mit der Spitze des Blitzableiters auf dem Eselshoft ab.

Vormittags findet meist Batterie-Exercieren, jeden Freitag eine Gefechtsalarm-Übung statt; bei dieser ergibt sich auch die Nothwendigkeit einer Sicherung der Takelage gegen Feuersgefahr. Am Fuße der Masten werden wassergefüllte Baljen aufgestellt, aus denen die in der Mars postierten Schützen mit Feuerlöscheimern Wasser emporhissen, falls eine feindliche Kugel in der Takelage zündet und die Pumpenschläuche beschädigt sind; wie gefährlich solche Brände sein können, beweist jener des Fockmastes der Fregatte »Schwarzenberg« bei Helgoland, welcher zum vorzeitigen Abbruche des Gefechtes zwang.

Am 18. September geht die »Saida« neuerlich in See, steuert unter Dampf durch den Südcanal von Corfu und lässt sodann die Maschine auslaufen; sie segelt mit günstiger, südöstlicher Brise dem Canale von Messina entgegen, welcher am Abende des

20. September erreicht und unter Dampf durchlaufen wird. Nach Passierung des Nordendes dieser Meerenge, wo einst Scylla und Charybdis die Schiffahrt bedrohten, heute nur ganz ungefährliche Stromwirbel nächst dem Dorfe Carridi an die alten Mythen erinnern, werden wieder alle Segel beigesetzt.

Bald nachher gelangt die Corvette in die Nähe der kegelförmigen Vulcan-Insel Stromboli, deren Umkreis sich durch häufige und anhaltende Windstillen auszeichnet und auch die »Saida« durch längere Zeit in den Bereich der liparischen Inseln bannt. Langsam und gleichförmig vergehen diese Tage, wie ein endloser Spiegel liegt die See; hin und wieder kommt in der Ferne ein Dampfer in Sicht, die Thätigkeit am Bord beschränkt sich auf den Unterricht der Mannschaft und den fortlaufenden inneren Dienstbetrieb. Einmal kommt ein Zug größerer Fische unter Bord, der Bootsmann bewaffnet sich mit einer Harpune und setzt sich spähend auf die Stampfstage, die Fische weichen aber aus, nur ein einzigesmal gelingt es dem geübten Fischer, sein Opfer kunstgerecht zu treffen und auf Deck zu befördern.

Ausluger.

Erst mit der Abendwache des 24. September setzt die Brise ein, welche das Schiff aus der Calmenregion der Liparen seinem nächsten Reiseziele Cagliari, der einstigen Hauptstadt des Königreiches Sardinien, entgegenführt; Wind und Wetter bleiben günstig, schon am zweitnächsten Tage meldet der Ausluger von seinem luftigen Sitz auf der Vormarsraa: Land in Sicht!

Wenige Stunden später wird eine Segelbrigg begegnet, welche die österreichisch-ungarische Handelsflagge führt und unter dieser

den sogenannten »Intelligenz-Wimpel« als Einleitung einer Signal-Correspondenz hisst. Das nachfolgende, aus den internationalen Wimpeln F, C, D zusammengesetzte Signal wird im Codex nachgeschlagen und lautet: »Wollen sie den Arzt an Bord senden?« — die Corvette fällt sofort gegen die Brigg, welche beidreht, ab, und antwortet mit dem Signale F, C, J: »Der Arzt kommt sogleich.« In nächster Nähe der Brigg luvt die »Saida« an den Wind, geit die Untersegel auf, brasst das Vorquartier back und liegt alsbald bewegungslos da; rasch ist der Rettungskutter bemannt und gestrichen, der zweite Arzt klettert über das Lee-Fallreep ins Boot. Nach einer Viertelstunde kommt der Kutter wieder zurück, der Arzt meldet, dass er einen am Vortag aus der Takelage der Brigg auf Deck gestürzten Matrosen zu untersuchen hatte; außer einem regelrecht verbundenen Armbruche konnte keine weitere Verletzung gefunden werden, der Capitän nahm erfreut und dankend die Versicherung dieser relativ günstigen Lage seines braven Matrosen entgegen. Der Rettungskutter wird gehisst, dann brasst die »Saida« wieder voll, die Brigg signalisiert »danke« und »glückliche Reise«; nach einer Stunde haben sich beide, in ihrem früheren Curse weitersegelnde Schiffe außer Sicht verloren.

»Saida« gelangt in der zweiten Nachtwache des 27. September unter Land; der Commandant beschließt, unter Segeln einzulaufen und zu diesem Zwecke den Morgen abzuwarten. Die Segelführung wird auf Mars- und Bramsegel reduciert, das Schiff an den Wind gelegt und — durch Aufkreuzen mit kurzen Borden — in der Nähe des Hafens erhalten.

Nach beendeter Frühration fällt die »Saida« vom Wind ab, setzt die nachtsüber aufgegeiten Oberbram- und Untersegel wieder bei; sie steuert gegen den Ankerplatz, in dessen Nähe bis zur Windrichtung anluvend. Sobald die Raasegel killen, werden sie aufgegeit; die vorgeschotete Besahn dreht das Schiff, welches — seiner treibenden Kraft beraubt — die verbliebene Geschwindigkeit zu verlieren beginnt, in die Windrichtung; noch vor dem gänzlichen Stillstande befiehlt der Commandant: »Anker los!« Nach dem Ankern entern die Raabemannungen auf und schließen die Segel; Boote werden gestrichen, Hafenkleider gesetzt und die

Fallreepe bereitet; der Bootsmann begibt sich außenbords zum Brassen und Toppen, bald ist das Schiff vollends hafenklar.

Im ersten bemannten Boote fährt der Chefarzt mit dem Gesundheitspasse zur Hafen-Sanitätsbehörde, welche dieses Document prüft und sodann »freie Pratica« ertheilt, d. h. den Verkehr des Schiffes mit dem Lande gestattet. Jedes ins Ausland bestimmte oder daselbst verweilende Schiff muss einen solchen Pass besitzen, der die genaue Kopfzahl der Bemannung, den Herkunftsort des Schiffes und den Namen des Commandanten (Capitäns) enthält; vor der Abreise wird seitens des Sanitätsamtes auf dem Passe vorgemerkt, ob im betreffenden Orte günstige Gesundheitsverhältnisse bestanden oder epidemische Krankheiten verbreitet waren. Ist dies der Fall gewesen, so wird das Schiff im Ankunftshafen mit Quarantäne belegt; jeder Verkehr mit dem Land und mit anderen Schiffen bleibt durch eine bestimmte, von der betreffenden Landesbehörde angeordnete Dauer aufgehoben oder auf die Räume einer eventuell vorhandenen Quarantänestation beschränkt; sind aber auf dem Schiffe selbst ansteckende Krankheiten ausgebrochen, so wird dessen Contumacierung bis zur Herstellung normaler Gesundheitsverhältnisse aufrecht erhalten. Mit Quarantäne belegte oder von infectiösen Erkrankungen heimgesuchte Schiffe führen zu ihrer Kennzeichnung eine gelbe Flagge am Masttope.

Diesen Sicherungsmaßregeln, welche für die sanitäre Wohlfahrt der Hafenstädte außerordentlich wichtig sind, darf sich selbstverständlich auch das Kriegsschiff nicht entziehen, obschon dasselbe als integrierender Bestandtheil des Staates und als Vertreter der staatlichen Wehrmacht ganz besondere Prärogative genießt. Unser Marine-Reglement drückt diese in klarer Form aus: »Unter keinem Vorwand und unter keiner Bedingung ist es je zulässig, dass ein k. und k. Kriegsschiff durch Organe einer fremden Macht durchsucht, oder irgend eine zur Bemannung gehörige oder sonstwie am Bord aufgenommene Person durch solche Organe daselbst festgenommen werde. Es darf auch nicht geduldet werden, dass fremde Organe irgend eine Handlung am Bord vornehmen, welche als Ausfluss von Hoheitsrechten anzusehen wäre; jeder hiebei fremderseits angewandten Gewalt ist der äußerste Wider-

stand entgegenzusetzen.« — Die Exterritorialität, welche den Kriegsschiffen fremder Flagge zugestanden ist, gilt selbstverständlich für alle Kriegsflotten und in allen Staaten, erstreckt sich aber keineswegs auf die Handelsfahrzeuge.

Vor Cagliari, dieser amphitheatralisch ansteigenden, ausgedehnten und sympathischen Stadt bleibt die »Saida« bis zum 5. October; am 4., dem Namenstage des Kaisers und Königs, wird vormittags am Bord eine Messe gelesen, nachmittags ein kleines Mannschaftsfest veranstaltet.

Vor dem Auslaufen wird noch ein Postpaket abgeschlossen und aufgegeben; Briefe und Karten, welche den daheim Gebliebenen Nachricht über Wohl und Wehe ihrer Angehörigen am Bord des Schiffes geben und die bisherigen Reiseerlebnisse schildern sollen, vereinigen sich zu einer stattlichen Anzahl. Einer der Schiffsofficiere ist während des Aufenthaltes im Auslande mit der Verwaltung der Postagenden betraut; man kann am Bord die Briefe ebenso recommandieren, wie bei jedem Postamte der Monarchie, die Frankierung der Sendungen ist jener im Inlande gleich; demnächst werden auch Postsparcassen am Bord aufgestellt. Die Briefschaften kommen — je nach der Lage ihres Bestimmungsortes in Österreich oder in Ungarn — in zwei gesonderte Pakete, welche nach Wien beziehungsweise Budapest abgeschickt und daselbst geöffnet werden; dann vertheilt sich ihr Inhalt nach allen Richtungen, er bringt den erwartungsvoll Harrenden langersehnte Nachrichten des Tausende von Meilen entfernten Seefahrers.

Die Corvette verlässt am Nachmittage des 5. October den gastlichen Ort und trifft in See flaue, unstete Brisen an, welche die Reise nach Gibraltar, dem nächsten Bestimmungshafen, nur wenig fördern; am 8. October setzt günstiger Nordostwind ein, der die »Saida« in kurzer Zeit bis zu den Balearen führt. Unbeständig, wie das Herbstwetter im Mittelmeere zu sein pflegt, schrallt der Wind sodann bis West, die Corvette muss durch 24 Stunden auflavieren; hierauf folgt wieder nordöstliche Brise, welche dem Schiffe bis zur Höhe von Carthagena getreu bleibt. Am 14. October springt mit einer steifen Böe frischer Westwind auf, bis Mittag versucht der wackere Segler aufkreuzend dem Wetter standzu-

halten, muss aber Segel um Segel bergen und nachmittags gegen die Bucht von Carbonera abfallen; kurz vor dem Einbruche der Nacht ankert das Schiff im Schutze der hohen Bergketten. Bald darauf kommt ein Boot der spanischen Küstenwache am Bord, ein Abgesandter des Commandanten der im Dorfe stationierten Infanterie-Compagnie begrüßt die »Saida« und prophezeit stürmisches Wetter, welche Vorhersagung auch vom Verhalten des Barometers bestätigt wird.

Immer steifer fegt der Wind über die kahlen Gipfel der Sierra Nevada; in der Morgenwache muss der zweite Anker geworfen werden, um den gewaltigen Winddruck auf zwei Ankerketten zu vertheilen und die schwer arbeitende Kette des bereits im Grunde befindlichen Ankers zu entlasten; gleichzeitig werden die Bram- und Oberbramraaen, sowie die Bramstengen auf Deck gestrichen, die Mars- und Unterraaen scharf angebrasst.

Gegen Mittag sind bei Cap Mesa di Roldan mehrere Schiffe zu sehen, welche entweder mit einem einzigen dicht gerefften Marssegel, oder auch ohne Segel — »vor Top und Takel« laufend — ostwärts ziehen; der Sturm nimmt zu. Nach dem »Esszeug räumen« lässt der Commandant alle Mann auf Deck rufen und »in Hohl streichen«. Dies bedeutet eine weitere Verminderung des Widerstandes, welchen die Takelage dem Wind entgegensetzt, weil die Unterraaen auf die Reeling, die Marsraaen in die Mars und die Marsstengen vor die Untermasten gestrichen werden. Aber auch diese Vorkehrung genügt nicht, um 3 Uhr nachmittags muss der Rüstanker (der 3., Reserve-Anker) geworfen werden; nach einer weiteren Stunde ist man gezwungen, bei besonders heftigen Windstößen, welche dichte Sandwolken über das Schiff fegen, zur Entlastung der Ankerketten die Maschine mit langsamem Gange vorwärts arbeiten zu lassen.

Erst nach Sonnenuntergang ist eine Abnahme der Windstärke zu constatieren, die Gierschläge des Schiffes werden allmählich kleiner; um Mitternacht tritt Windstille ein, der Morgen bricht heiter und sonnig an. Vor dem Inseegehen gibt es aber noch Manches zu thun; die Stengen und Raaen müssen gehisst, die Anker gelichtet und auf ihre Plätze gebracht werden, was speciell

beim Rüstanker, dessen Lagerung an der Backbord-Fockrüste von der Klüse ziemlich entfernt ist, einige Mühe verursacht. Während der Durchführung dieser umfangreichen Arbeiten kommt das Boot der spanischen Küstenwache wieder unter Bord und berichtet, dass gegen Abend des Vortages hinter Mesa di Roldan ein Barkschiff scheiterte, dessen Bemannung gerettet wurde.

Mittags ist die »Saida« seeklar, sie begibt sich nach dem Auslaufen vorerst zum Strandungsorte der Bark; leider ist hier keine Hilfe möglich, das einst stattliche Schiff ist gänzlich verloren. »Saida« benützt nun den aufgesprungenen Ostwind, setzt alle Segel bei und steuert im Curse weiter; die Kessel bleiben geheizt, einer derselben hält kleine Feuer, der zweite wird zum Destillieren des Trinkwassers benützt.

»Sich waschen.«

Die Verwendung von Destillatoren auf den Schiffen bezeichnet einen bedeutenden Fortschritt gegen einst; während seinerzeit jede längere oder verzögerte Seereise zu größter Sparsamkeit im Trinkwasserconsum zwang, das in hölzernen Behältern aufbewahrte Wasser zu faulen begann und Scorbut hervorrief, die Einführung eiserner Wasserkisten nur eine Besserung der hygienischen Verhältnisse mit sich brachte, gestattet heutzutage die Destillieranlage weitgehende Liberalität bei der Ausgabe des »Süßwassers« als Getränk und für die körperliche Reinigung, welche bei dem

Gebrauche des salzhaltigen Seewassers unzureichend bleibt. Weitere, ganz bedeutende Vortheile erwachsen für die Gesundheitsverhältnisse am Bord aus der Möglichkeit, der Bemannung immer das gleiche, absolut reine Trinkwasser verabfolgen zu können. In früheren Zeiten verminderte sich bei langwierigen Segelkreuzungen die Güte des mitgeführten Wassers; man war überdies gezwungen, in jedem Hafen die stark reducierten Vorräthe zu ergänzen, ohne auf die Reinheit und Salubrität der vorhandenen Quellen oder Brunnen Rücksicht nehmen zu können, was oft genug bösartige epidemische Krankheiten herbeiführte.

Am 18. October lullt der Ostwind ein und überlässt die »Saida« gänzlich dem Einflusse der Meeresströmung, welche durch die Straße von Gibraltar ins Mittelmeer trägt und die Corvette stündlich um fast anderthalb Seemeilen zurückversetzt. Verschiedene Anzeichen lassen überdies eine längere Dauer der Windstille gewärtigen, weshalb die Kesselfeuer vorgeschoben werden und die Fortsetzung der Reise längs der malerischen Südküste Spaniens unter Dampf erfolgt. Das hereinbrechende Dunkel der Nacht verschleiert das Land, an dessen Nähe nur das helle Leuchtfeuer von Malaga gemahnt, welches über die spiegelglatte See seine funkelnden Strahlen aussendet.

Für die verschwundene landschaftliche Scenerie bietet ein prachtvolles Meeresleuchten reichen Ersatz, inmitten der tiefdunklen Flut bezeichnet ein schimmernder, langgezogener Streifen das von der Schraube aufgewirbelte Kielwasser; wie aufflammende Meteore jagen pfeilschnelle Delphine vorüber, ein ruhender Hai, von der plätschernden Bugwelle gestört, taucht in einer Lichtgarbe unter; kein Wölkchen trübt den Himmel, hellfunkelnd und klar ziehen im unendlichen Raume die ewigen Sterne, diese untrüglichen Führer des Schiffers. Welcher Unterschied gegen jene Nacht im Golfe von Tarent, als es stürmte und wetterte, als die brandenden Wogen das schwer arbeitende Schiff überfluteten und im mächtigen Anpralle dessen festes Gefüge erschütterten!

Die mit der Annäherung an Gibraltar verbundene Zunahme der Stromstärke und der bei Sonnenaufgang frisch einsetzende Westwind verlangsamen die Geschwindigkeit der »Saida« in be-

trächtlichem Maße; um 8 Uhr wird zwar der gigantische Felsen von Gibraltar gesichtet, doch erst um 10 Uhr das Cap Europa — dessen südlichster Punkt — passiert; bald darauf ankert die Corvette vor dem neutralen Grunde, welcher den englischen Besitz vom spanischen Boden trennt. Ein Steuermatrose entert am Großmast auf, um die englische Flagge, welche während des Geschützsalutes daselbst entfaltet bleibt, beim Hissen und Einholen vom Tauwerke freizuhalten, dann fällt Schuss um Schuss in der Reihenfolge der Geschütze, steuerbord und backbord abwechselnd; nach dem 21. Schusse bläst der Hornist »Feuer einstellen!«, die britische Flagge wird eingeholt. Wenige Minuten später folgt die prompte Erwiderung seitens der Salutbatterie am Lande.

Die Besichtigung der großartigen modernen Befestigungen und der alten, im weichen Kalkstein ausgehauenen Gallerien und Grotten, welche gleichfalls der Vertheidigung dieses wichtigen Knotenpunktes der englischen Seemacht nutzbar gemacht sind, das Durchstöbern maurischer Kaufläden und Ausflüge zu dem benachbarten freundlichen Städtchen Algeciras, das eine große Stierkampf-Arena »Constantia« besitzt, lassen den achttägigen Aufenthalt des Schiffes nur allzuschnell seinem Ende entgegenreifen. Am 27. October mittags, nach Ergänzung aller Vorräthe in dem als vorzügliche Ressourcenstation bekannten Hafen, kreuzt die »Saida« wieder in hoher See gegen östlichen Wind auf, wobei der rege, durch die Straße von Gibraltar ziehende Schiffsverkehr besondere Aufmerksamkeit erheischt, damit Collisionen vermieden bleiben.

Für das Manövrieren zweier Schiffe, welche sich einander derart nähern, dass ein Zusammenstoß erfolgen könnte, bestehen internationale, den Gesetzen einverleibte Regeln, deren präcise Fassung Missverständnisse ausschließt. Ein Schiff, welches mit raumem Winde segelt, muss einem anderen, das scharf am Winde liegt, ausweichen; das vor dem Winde laufende Schiff macht jedem raum oder am Winde segelnden Platz; von zwei Schiffen, die mit verschiedenen Halsen am Wind (oder raum) segeln, muss jenes, welches Backbordhalsen führt (oder den Wind von Backbord hat), dem anderen aus dem Wege gehen; haben beide raumen Wind von derselben Seite, so muss das luvwärts befindliche Schiff aus-

weichen. Dampfschiffe müssen allen Seglern aus dem Wege gehen; begegnen sich zwei Dampfer mit gerade entgegengesetzten Cursen, so müssen beide ihren Curs nach steuerbord ändern, in jedem anderen Falle weicht jener aus, welcher den zweiten an seiner Steuerbordseite hat. Bei Nacht wird, wie in einem früheren Abschnitt erwähnt, die Cursrichtung aus den geführten Positionslichtern erkannt.

»Saida« zieht ihre Borde beim Aufkreuzen bis nahe unter Land, dies bietet Gelegenheit, fast die ganze spanische Südküste Revue passieren zu lassen; bei Velez Malaga flaut die Brise, das Stagen versagt, mitten im anschließend versuchten Halsen tritt Windstille ein, welche durch drei Tage anhält. Nachtsüber ist das Schiff in den Sichtbereich der Leuchtfeuer von Torrax und Sacratif gebannt, bei Tag kann man mit einem guten Fernrohre die stolzen Cabaleros und ihre Señoritas am Strande lustwandeln sehen.

Am elften in See verbrachten Tage wird die Maschine bereitgestellt, am 6. November Carthagena unter Dampf angelaufen; hinter dem Wellenbrecher dieses Hafens liegt vierkant vertäut eine spanische Kreuzer-Division. Nach Abgabe des Territorialsalutes, welchen die Batterie Isabel II. sofort erwidert, erfolgt unter gleichzeitigem Hissen des Klüvers der Salut für den Divisions-Commandanten, den das Flaggenschiff beantwortet. Mittlerweile führt der Hafenlotse die »Saida« zu ihrem Vertäuplatze neben das äußerste spanische Schiff.

In der Nähe der bezeichneten Stelle wird zuerst der Backbordanker geworfen, unter beständigem Ausstechen von dessen Kette weiter gefahren und dann der Steuerbordanker fallen gelassen; das Schiff nähert sich nun mit dem Hecke voraus dem Quai, je ein gestrichenes Seitenboot übernimmt steuerbord und backbord achter eine Trosse, welche ans Land gebracht und an Steinpöllern festgelegt werden. Durch Regulierung des Kettenausstiches und entsprechendes Einholen der achteren Trossen bringt man das Schiff auf den bestimmten Platz; zum Schlusse werden noch die Trossen durch ein Stahldrahttau und eine Pferdeleine ersetzt, die Corvette ist »vierkant« vertäut.

Während der Vertäuarbeiten kommt — dem internationalen See-Ceremonielle gemäß — ein Officier des spanischen Flaggenschiffes an Bord der »Saida«, um diese im Namen des Admirals zu begrüßen und dessen Dienste anzubieten; eine halbe Stunde später legt schon das Boot der »Saida« mit dem Corvée-Officier, welcher im Auftrage seines Commandanten für die Begrüßung dankt, am Fallreepe des spanischen Admiralsschiffes an. Im Laufe des Nachmittages stattet der Commandant der »Saida« dem Admiral und den Commandanten der anwesenden Schiffe seinen Besuch ab, welcher, der Gepflogenheit entsprechend, innerhalb der nächsten 24 Stunden erwidert wird; dem Flaggenofficier leistet die Corvette bei seinem Abgehen vom Bord den gebürenden Geschütz- und Raaensalut.

Besuche werden überdies noch mit dem k. und k. Consul und den Chefs der militärischen, maritimen und politischen Behörden gewechselt; allgemein giltige Regeln, auf dem Grade der betreffenden Personen basiert, setzen fest, wer den ersten Besuch zu erstatten hat, und in welchen Fällen eine Stellvertretung Rangsniederen gegenüber eintreten darf.

Carthagena, von den Karthagern unter Hasdrubal gegründet und deren Hauptwaffenplatz auf der iberischen Halbinsel, ist heute eine Seefestung ersten Ranges mit einem umfangreichen Arsenale; die freundliche Stadt mit ihren schönen Promenaden bietet dem Stabe der »Saida« manches Sehenswerte, der tourweise beurlaubten Mannschaft Erheiterung und Zerstreuung.

Während der Mittagsration gibt der Profoß auf Grund der vom Gesammt-Detail-Officier vidierten Urlauberliste bekannt, welche Unterofficiere und Mannschaftsabtheilungen für Nachmittag die Erlaubnis zum Landgang erhalten haben; nach dem »Esszeug räumen« kleiden sich die Betreffenden um und treten gegen 2 Uhr auf dem Backbord-Achterdeck an, worauf ihre Adjustierung vom Wachofficier besichtigt wird. Nur äußerst selten kommt es vor, dass Einer mangelhafter Adjustierung wegen zurückgewiesen wird — unsere Leute setzen berechtigten Stolz darein, am Lande tadellos gekleidet zu erscheinen, eine Thatsache, welche jederzeit in allen von Kriegsschiffen häufiger besuchten Auslandshäfen wie

Kutter »Marcella«. Beiboot.

auch von fremden Seeofficieren anerkannt wird. Nach der Visitierung verliest der Profoß die Namen, die Aufgerufenen verlassen Reih und Glied und begeben sich mit militärischem Gruß in das mittlerweile am Backbord-Fallreep angelegte Boot. Am Lande

bilden sich kleinere Gruppen der engeren Landsleute, welche ruhig und anständig die Straßen durchziehen; Excesse der Urlauber kommen bei unserer Marine erfreulicherweise niemals vor.

Am 12. November lichtet die »Saida« ihre Vertäuungen und geht in See, dem etwa 560 Seemeilen entfernten Genua entgegen. Wechselndes, von häufigen Windstillen begleitetes, doch im allgemeinen günstiges Wetter setzt an Stab und Mannschaft nur geringe physische Anforderungen, die Abend-Freistunden legen hiefür ein Zeugnis ab. Am Hüttendeck und in der Batterie achter vertreiben sich die Officiere und Seecadetten im Gespräch und promenierend die Zeit; die Mannschaft bildet auf dem Vordecke kleinere Gruppen, welche sich meist mit Gesang vergnügen; der polyglotten Zusammensetzung unserer Monarchie entsprechend, ertönen deutsche, italienische, ungarische und slavische Lieder, oftmals zu gleicher Zeit und an benachbarten Stellen; der kraftvolle Tenor des Proviantmeisters, eines ehemaligen Triester Choristen, und die Ziehharmonika eines Steuer-Unterofficiers vereinigen mitunter zahlreiche Zuhörer oder Tänzer beim Gangspill. Traditionelle Spiele, an den Plumpsack der Kinderzeit gemahnend, und geübte Erzähler tragen zur Abwechslung bei.

Der beliebteste Erzähler ist ein älterer Bootsmannsmaat, welcher viele Einschiffungen mitgemacht und eine Fülle von Erlebnissen gesammelt hat; mit ihm sitzen unter dem Vorcastelle mehrere Unterofficiere, meist gewesene Schiffsjungen, die Schicksale einstiger Kameraden bilden den Gesprächsstoff. Als Einer genannt wird, der auf der »Donau« verunglückt sein soll, berichtigt der Bootsmannsmaat:

»Das war nicht auf der ‚Donau', sondern auf der ‚Friedrich' und vor vielen Jahren; ich war damals auch auf diesem Schiffe. Wir segelten von Bahia nach Westindien und hatten die Calmenregion unter Dampf passiert; beim Abnehmen der Rauchkleider stürzte der Arme aus der Großmars auf Deck und blieb todt liegen. Nachmittags wurde vor dem Großmast aus Flaggen ein Zelt errichtet, der Todte aufgebahrt und bis zur Brust mit der Kriegsflagge zugedeckt; um die Bahre standen brennende Laternen, zwei von uns hielten abwechselnd die Todtenwache, wir hatten ihn ja

alle liebgewonnen. Der Segelmacher besaß ein lateinisches Gebetbuch, aus diesem las er bei jedem Wachwechsel der aufkommenden Division, die sich um die Bahre sammelte, ein Gebet vor und wir beteten mit. Am nächsten Vormittage wurde der Todte in eine Hängematte eingenäht und zu seinen Füßen ein Eisenstück befestigt, der Segelmacher legte ihm ein kleines Muttergottesbild auf die Brust; wir schnitzten ein Holzkreuz und in dieses den Namen, dann banden wir das Kreuz mit einer Leine an das Kopfende der Hängematte. Um 2 Uhr nachmittags wurde beigedreht, die Mannschaft in Parade-Aufstellung gerufen, ein Zug mit Gewehren beim Fallreep aufgestellt, der Stab versammelte sich in Parade am Quarterdeck; hierauf trugen wir den Todten auf einem Backtische zum Lee-Fallreep, der erste Lieutenant commandierte ‚Kappe ab!', der Commandant hielt dem Todten einen kurzen, ergreifenden Nachruf und las dann laut ein Gebet. Als er ‚Amen' sagte, hoben wir das Brett, der Todte glitt in die See, der Zug gab eine Generaldecharge ab. In eine Wassertiefe von 4000 Metern haben wir ihn versenkt, immer größer und flacher wurden die Ringe ober dieser Stelle, das Kreuz hatte sich aber losgerissen und schaukelte auf den Wellen. Dann brassten wir voll und segelten mit frischem Winde weiter.«

* * *

»Saida« erreicht am 21. November den Hafen der »Superba«, dieser malerischen Hauptstadt des alten Ligurien, deren ausgedehntes Häusergewirre weithin sichtbar ist. Am Fockmaste wird die Lotsenflagge — die mit einem breiten weißen Streifen umgebene Kriegsflagge — gehisst; der Regierungslotse kommt an Bord und führt das Schiff in den Hafen, woselbst es beim Fuße des Molo Galliera vierkant vertäut wird.

Während die berühmte Necropolis von Staglieno, das Theater Carlo Felice, die Umgebung der Stadt, endlich die naheliegende Riviera mit ihren prächtigen Gärten, Villeggiaturen und Städten die Dienstfreien an sich ziehen, wird am Bord die Takelage einer gründlichen Besichtigung und Instandsetzung unterzogen. Die Stengen werden gelabsalbt, d. i. mit Unschlitt eingelassen; das

stehende Gut wird getheert, damit es den Unbilden des Wetters widerstehen könne, eine schadhafte Brasse gewechselt, eine Refftalje gestürzt; auf Deck binden geschickte, flinke Matrosen Schwabber und Besen, der Außenbord-Anstrich erhält zum Theil eine Erneuerung.

Nach einwöchentlichem Aufenthalte verlässt die »Saida« das gastfreundliche Genua, setzt außerhalb des Hafens alle Segel bei und steuert vor dem Winde gegen Neapel. Am 29. November kommt eine italienische Schlachtschiffs-Division in Sicht, vom Maste des mächtigen Führerschiffes weht die Vice-Admirals-Flagge; sobald diese deutlich erkennbar ist, wird auf der »Saida« die Salutbatterie bemannt, die übrige Mannschaft an die Segelstationen gerufen. In entsprechender Entfernung werden die Untersegel aufgegeit, Bram- und Oberbramfallen losgeworfen, auf der dem Begrüßten zugewandten Seite entert die Mannschaft zum Wantensalut auf; die italienische Flagge wird an den Großtop gehisst, der Geschützsalut mit 15 Schüssen abgegeben. Die begegneten Schiffe entsenden ihre Mannschaften gleichfalls an die Salutstationen, unmittelbar nach dem letzten Schusse der »Saida« erwidert das Flaggenschiff den Geschützsalut und hisst hiezu die k. u. k. Flagge an den Masttop; mittlerweile stellt die »Saida« wieder ihre frühere Segelführung her, bald sind die stattlichen Panzerschiffe dem Gesichtskreise der Corvette entschwunden.

Nachmittags, als die Steuerbord-Division nach beendetem Gewehr-Exercieren eben ihre Waffen versorgt, ertönt plötzlich vom Vordecke der alarmierende Ruf »Mann über Bord!« — ein Matrose, welcher die Reffbindsel der Fockraa auszuwechseln hatte, ist von der Backbord-Nock dieser Raa in die See gestürzt. Mit drängender Hast folgen einander die Befehle des Wachofficiers, trotz des scheinbaren Wirrwarrs werden die zur Rettung des Mannes nothwendigen Vorkehrungen eilfertig und präcise ausgeführt: zuerst fällt die Rettungsboje, ein Steuer-Unterofficier wirft dem wacker Schwimmenden einen Rettungsring zu, der Lauf des Schiffes wird durch das Loswerfen der Bram- und Oberbramfallen, das Aufgeien der Untersegel, das Umbrassen des Achterquartiers und gleichzeitiges Anluven gehemmt, rasch ist der Rettungskutter gestrichen

und bemannt, in die Takelage aufgeenterte Leute weisen dem Boote den einzuschlagenden Weg zu dem Schwimmer, welcher sich mittlerweile an die Rettungsboje geklammert hat. Mit aller Kraft legt sich die Bootsbemannung in die Riemen, bis die Boje erreicht ist; der Verunglückte — mit dem bloßen Schrecken und einem kühlen Bade davongekommen — wird ins Boot gehoben und sammt der Rettungsboje an Bord gebracht. Das Boot begibt sich dann unter die Krahne und wird gehisst, eine halbe Stunde später segelt das Schiff wieder vor dem Winde; — der Commandant lässt »alle Mann« antreten und spricht der gesammten Bemannung für ihre gute Haltung und die Raschheit, mit welcher das Manöver und das Streichen des Bootes durchgeführt wurde, seine Zufriedenheit und Anerkennung aus.

Doch nicht immer geht es so glatt ab; mitunter verschwindet der im Stürzen besinnungslos Gewordene spurlos in den Fluten, mehr als einer wurde das Opfer eines Haifisches, dieses fürchterlichen Raubthieres der Meere; oftmals verhindern der stürmende Wind und die wild erregte See, dem Verunglückten Hilfe zu bringen, weil das entfesselte Toben der Elemente jedes in das Wasser gelassene Boot vernichten würde. Die Humanität, welche alles zur Rettung aufbieten will, und die Obsorge für die Bemannung des Bootes stehen einander in solchen Fällen schroff gegenüber.

Das Leben zur See ist reich an Gefahren und Widersinn, in der Nichtbeachtung dieser Thatsache gipfelt die wahre Seemannschaft. Losgerissen von allen jenen Lebensgewohnheiten, mit denen am Lande zu rechnen ist, muss der Seefahrer auf seinem Schiffe mit Entbehrungen, geistigen und körperlichen Anstrengungen kämpfen; er kennt keine ungestörte Nachtruhe, der karg bemessene Raum am Bord behindert die Freiheit der Bewegung, an Stelle der behaglichen Wohnung tritt im besten Fall eine nur wenige Cubikmeter fassende Cabine; der schwankende Boden, die Unbilden des Wetters, gegen welche nur unzureichender Schutz geboten ist, die öfters recht mangelhafte Verpflegung und die Bürden des engen Zusammenlebens sind dem Nicht-Seemanne fremd. In den Gefahren und der Abwechslung liegt aber auch der

fesselndste Reiz des Seelebens; nach stürmischer Fahrt sind ruhige, sonnige Tage doppelt schön, nach langwieriger Oceanreise, während welcher der Koch alle seine Kenntnisse erschöpfte, um das Pökelfleisch in wechselnder Form zu bereiten, schmeckt die brasilianische Ananas doppelt gut; ein Stündchen Ruhe auf dem Prokrustes-Bette der Cabine ist nach einer Regenwache — man wird zur See

Bei der Mittagsmahlzeit.

bescheiden — ein köstlicher Genuss, die wachfreie Nacht — der »Landratte« ein normaler Zustand — hoch geschätzt.

Der »Saida« ist durch ihr Reiseprogramm die Abwechslung reichlich zugemessen; am 6. December, dem Tage des heiligen Nikolaus, des Schutzpatrons der Seefahrer, ankert das Schiff auf der Rhede Neapels, zur Rechten ragt der schon tagszuvor gesichtete Vesuv, in bläulichen Umrissen liegt Capri, zahlreiche Boote umringen die Corvette, vom Ufer empor zieht sich die vielgepriesene und vielbesungene Stadt — wer denkt da noch an die

letzte Regenböe, wer an harten Schiffszwieback und gepökeltes Fleisch?

Gegen Mittag wird den Bumbooten die Erlaubnis ertheilt, am Bord anzulegen; ganze Scharen von Verkäufern ersteigen das Fallreep und passieren Revue vor dem geübten Auge des Schiffsprofoßen, welcher geistige Getränke zurückweist, Qualität und Preise der Waren, ehe diese auf Deck ausgebreitet werden, prüft. Alsbald entwickelt sich zwischen den Matrosen und den Verkäufern ein lebhafter Handel; Cameen, meist minderer Qualität und theuer, finden fast keinen Absatz; Schmuckstücke aus Lava und seidene Kopftücher werden hingegen lebhaft gekauft, weil sie ihrer Bestimmung — der daheim wartenden »amorosa« ein Erinnerungszeichen an die Reise des p. t. Carlo oder Ive zu sein — besonders entsprechen; am raschesten leeren sich aber die Körbe der Orangenhändler.

Nach dem Schaffen werden die Verkäufer wieder vom Bord gesandt, es bedarf der ganzen Überredungskunst des Profoßen und des Posten-Unterofficiers, die lebhaften Südländer zum Rückzuge zu bewegen; am nachhaltigsten wirkt allerdings die Bekanntgabe, dass nur jene Verkäufer am nächsten Tage wieder an Bord kommen dürfen, welche binnen fünf Minuten das Schiff verlassen.

Boot um Boot führt am Nachmittage den dienstfreien Stab und das beurlaubte Mannschaftsquartier ans Land, besitzt doch Neapel mehr Attractionspunkte, als irgend eine andere Stadt der Mittelmeerküste. Die am Bord Gebliebenen erheitert abends ein Boot mit Musikanten, welches beim Backbord-Fallreep anlegt; Münze um Münze wandert in den aufgestellten Hut am Boden des Bootes, die heiteren und melodiösen Piedigrotta-Lieder, von Mandoline und Guitarre begleitet, finden ungetheilten Beifall.

Der nächste Sonntag bringt eine lange Reihe von Besuchern aller Stände an Bord: Landsleute und Angehörige des Deutschen Reiches, welche in Neapel weilen, dann rasch geknüpfte Bekanntschaften, Officiere der Marine und des Heeres — allen wird mit ausgesuchter Höflichkeit entgegengekommen. Je nach der Stellung der Besucher schließen sich ihnen Officiere und Seecadetten oder Mannschaftspersonen an, um bei der Besichtigung des Schiffes als Führer

zu dienen; den Honoratioren öffnet die Officiersmesse ihre gastlichen Pforten, perlender Champagner, Cognac, ungarische Weine und dalmatinische Liqueure lösen die Zungen zu heiteren Gesprächen; die letzten Besucher verlassen erst zu vorgerückter Abendstunde das Schiff, alle aber gewinnen die Überzeugung, dass die oft gerühmte Gastfreundlichkeit und Zuvorkommenheit am Bord österreichisch-ungarischer Kriegsschiffe auf der schmucken »Saida« neuerlich Bestätigung fanden.

Die günstige Windrichtung am 12. December gestattet das Auslaufen unter Segeln ohne Zuhilfenahme der Maschine. Sobald die Kette des am Grunde befindlichen Ankers »auf und nieder« geholt ist, werden alle Segel losgemacht, die Mars-, Bram- und Oberbramsegel beigesetzt, die Klüver gehisst; Vor- und Achterquartier brasst man verkehrt, ersteres muss nach jener Seite back tragen, nach der das Schiff abfallen soll — dies ist immer die dem am Grunde liegenden Anker abgewandte. Dann wird das Gangspill neuerlich bemannt, der Anker vom Grunde losgerissen; das Schiff fällt nun ab und bleibt beigedreht liegen, bis der Anker gekippt und gekattet ist. Dann brasst man vorne rund, die Brise schwellt die Segel, Besahn und Untersegel werden vorgeschotet, scharf am Winde liegend steuert die »Saida« aus dem Hafen, welcher alsbald den Blicken entschwindet.

Während der Nacht tritt Windstille mit dichtem Nebel ein, welcher jegliche Fernsicht ausschließt; die Aufmerksamkeit wird verdoppelt, weil auch auf die bei Nebelwetter vorgeschriebenen Schallsignale geachtet werden muss. Diese sind zur Verhütung von Zusammenstößen international festgesetzt, sie werden in regelmäßigen Intervallen (zwei Minuten) von Dampfschiffen und Seglern in Fahrt mit der Dampfpfeife (Sirene) beziehungsweise mit dem Nebelhorne, von bewegungslosen Schiffen durch Läuten der Glocke abgegeben (türkische Schiffe führen zu diesem Zwecke Gongs an Stelle der Glocke); Segelschiffe mit Steuerbordhalsen blasen einen Ton, mit Backbordhalsen zwei, vor dem Wind oder mit Backstagswind drei aufeinander folgende Töne. Jedes Schiff — einerlei ob Dampfer oder Segler — muss überdies bei Nebel mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.

Am 13. December verzieht sich zwar der Nebel, doch beginnt fast gleichzeitig strömender Regen, welcher mit kurzen Unterbrechungen durch zwei Tage anhält; von den Raaen und Tauen tropft das Wasser, steif und schwer hängen die Segel; alle in die

»Klar zum Halsen!«
(Wachofficier auf der Commandobrücke.)

Batterie führenden Luken werden mit ihren Persennigen dicht abgeschlossen, in der Batterie Leinen ausgespannt, damit Stab und Mannschaft ihre nassen Kleider zum Trocknen aufhängen können. Es gibt zur See nichts Trostloseres, als Windstillen mit Dauerregen; kein trockenes Plätzchen ist auf Deck zu finden, alle unteren Räume sind durchfeuchtet, der bleifarbige Himmel spiegelt sich in

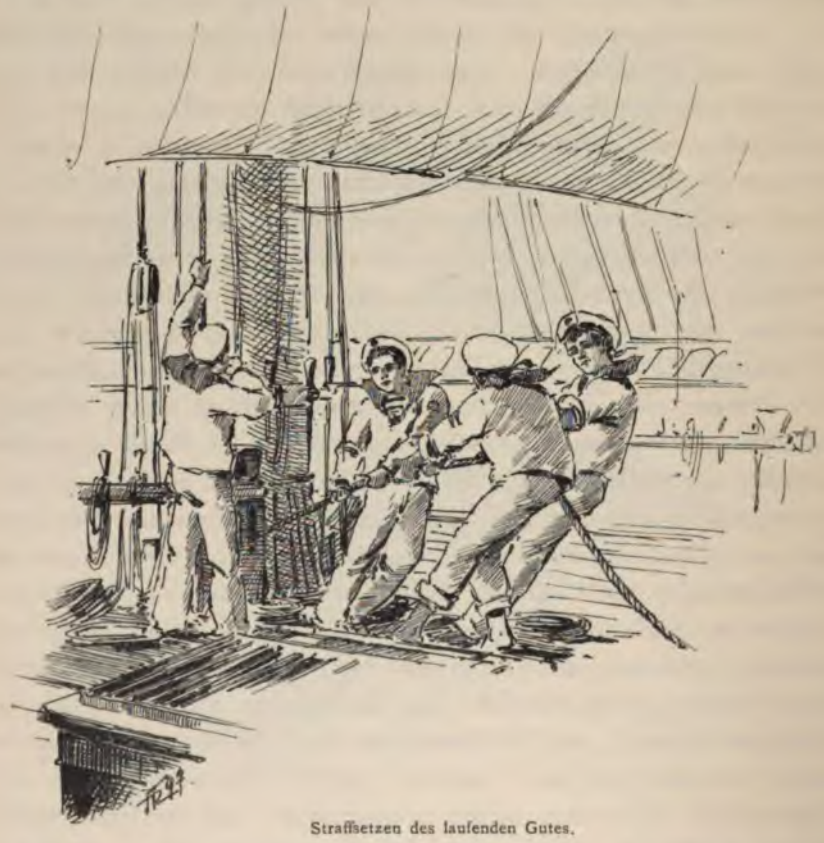
den düsteren Wellen, zu dem physischen Unbehagen tritt eine gedrückte Stimmung, jeder Frohsinn ist verscheucht. Südwester, Regenkleider und Regenstiefel verhindern die Transpiration, nicht aber das wenigstens theilweise Durchnässtwerden; die sonst blanken Eisentheile beginnen unter ihrer Verhüllung zu rosten, das Lederzeug läuft an, selbst das Salz auf dem Mittagstisch ist feucht.

Am Nachmittage des 15. December hebt sich endlich im Südosten eine Wolkenbank, bald darauf setzt eine heftige Böe ein; sie trifft aber das Schiff nicht unvorbereitet, ihr Nahen wurde rechtzeitig erkannt, die Segelführung vermindert. Unter dem plötzlichen Drucke neigt sich die »Saida« gewaltig auf die Seite und verharrt durch einige übermäßig lang scheinende Secunden in dieser Lage, ehe sie sich aufrichtet und in raschem Laufe den beginnenden Seegang durchschneidet. An die Böe schließt sich steifer Wind, welcher zum Beiliegen zwingt, doch zeigt die beginnende Ausheiterung und der steigende Barometerstand dessen kurze Dauer an.

Binnen wenigen Stunden entwickelt sich ein hoher Seegang, welcher sich besonders bemerkbar macht, als der Wind gegen Süd schrallt, die Südostsee das Schiff fast dwars trifft und heftige Rollbewegungen verursacht. In der Takelage müssen die Rolltaljen gut nachgeholt werden, auf die Tische in den Messen legen die Officiersdiener und Cadetten-Ordonnanzen Roster aus Holzleisten, welche zur Aufnahme der zum Abendtische gehörigen Teller und Bestecke bestimmt sind, damit diese nicht durch das Rollen herabgeschleudert werden können. Das Abendessen bedeutet einen beständigen Kampf; mit Zuhilfenahme der Füße verstützt man die Sessel, um sich vor dem Umfallen oder Gleiten zu bewahren, eingeschenkter Wein muss sofort ausgetrunken und das Glas wieder in die pendelnde Hängetasse gestellt werden, die servierenden Diener führen Jongleur-Kunststücke aus; unentschieden bleibt, ob es schwerer ist, die Speisen von der Schüssel auf den Teller oder von da zum Munde zu bringen.

Im Laufe der Nacht dreht der Wind weiter und bläst sodann stetig aus Nordwest, die See beruhigt sich; das Schiff macht nun gute Cursfahrt, passiert am 17. December unter Dampf den Canal von Messina und erreicht tags darauf Catania. Der Hafenlotse kommt

an Bord und führt die »Saida« zu ihrem Vertäuplatze, woselbst zwei Anker und zwei Landfesten ausgebracht werden. Das heitere, sonnige Wetter verspricht längere Dauer, es erbittet sich daher der Gesammt-Detail-Officier vom Commandanten die Genehmigung, den Anstrich der Takelage und des Oberdecks innerhalb der



Straffsetzen des laufenden Gutes.

nächsten Tage erneuern zu dürfen; Bram- und Oberbramraaen werden auf Deck gestrichen, alle Segel abgeschlagen und in der Batterie verstaut, die anzustreichenden Flächen einer gründlichen Waschung unterzogen. Der Bootsmann und dessen Depotmann (der Bootsmannsgast) mischen unter dem Vorcastelle die benöthigten Farben in großen Behältern; zahlreiche kleinere Gefäße und die verschiedenartigsten Pinsel werden vorbereitet.

Am 19. December, unmittelbar nach dem »sich waschen«, treten alle Mann an, der Bootsmann sucht sich die geeigneten Unterofficiere und Matrosen aus, welche er je nach ihrer Geschicklichkeit zu den verschiedenen Anstrichsarbeiten vertheilt; solche, die keine Übung im Anstreichen besitzen, erhalten Pützen und müssen von Zeit zu Zeit das Deck mit Wasser besprengen, damit jede Staubentwicklung vermieden bleibe. Die Marsgasten und Marsgastgehilfen streichen, theils auf den Raaen sitzend, theils in den Fußparden hängend, ihre Raaen an; andere Matrosen werden mit Leibstichen längs der Untermasten herabgelassen, an einer Flaggenleine hängt zu ihrer Seite der Farbtopf, in den sie die Pinsel tauchen; ganz besonders geschickte Leute wählt der Bootsmann für das Malen der Bordwände, welches zu tadelloser Durchführung einiger Kunstfertigkeit bedarf. Beendeter Anstrich wird mit Persennigen und Leinwanden oder durch ein Netz aus Spillspaken und Kabelgarn gegen Beschädigungen geschützt. Das heitere Wetter und eine leichte Seebrise fördern das Verharzen des gekochten Leinöls, mit dem die Farben verrührt sind, so dass der Anstrich am nächsten Tage fast trocken ist.

Das Bemalen einzelner kleinerer Geräthe, das Auftragen einer »zweiten Hand« über Stellen, die vom ersten Anstriche nicht hinreichend gedeckt werden, und geringfügige Ausbesserungen beanspruchen allerdings noch weitere zwei Tage. Die Zufriedenheit ist allgemein, der Gesammt-Detail-Officier und der Bootsmann freuen sich über das beständige Wetter und den guten Fortschritt der umfangreichen Arbeit, die Anstreicher nehmen schmunzelnd ihre Extra-Weinration in Empfang, der dienstfreie Stab benützt den Entfall der Exercitien und Schulen zu Tagesausflügen nach dem Gipfel des Ätna; die Heimkehrenden schleppen sich an mitgebrachten Lavastücken — einer gewiss schwerwiegenden Erinnerung an den Besuch des Kraters — müde.

Den Weihnachtsabend feiert der Schiffs-Stab mit einem Diner und nachfolgender erheiternder Tombola auf dem Achterdecke der Batterie; der Mannschaft wird ein reichliches Abendessen durch Wein-, Bier- und Cigarrenspenden des Commandanten und Stabes verschönert. Fehlt auch der traditionelle Tannenbaum, so

erleidet hiedurch die gehobene Stimmung doch keinen Abbruch; mancher Gegensatz, bei den engen Bordverhältnissen unvermeidlich, findet an diesem Abende versöhnlichen Ausgleich.

Die Briefpost des 25. December bringt nicht nur eine Reihe herzlichster Weihnachtsgrüße aus der Heimat, sondern auch den Befehl, dass »Saida« in den Verband der Escadre zu treten und am Ende der ersten Woche des kommenden Jahres in Gravosa einzutreffen hat. Die Heimreise verläuft ereignislos; der Sylvesterabend vereinigt den Commandanten und den gesammten Stab bei einer köstlichen Bowle in der Officiersmesse. Eine kräftige Bora, deren schneidende Kälte nach dem milden Klima Süditaliens doppelt empfindlich wird, begrüßt das heimkehrende Schiff an der dalmatinischen Küste.

Am Dreikönigstage steuert die »Saida« zwischen der Insel Daxa und der Halbinsel Lapad gegen den Hafen von Gravosa; beim Passieren der Fregatte »Laudon«, des Flaggenschiffes der anwesenden Escadre, wird der Wantensalut, nach dem Ankern der Geschützsalut geleistet; »Saida« ist in den Escadre-Verband getreten. Am nächsten Morgen inspiciert der Admiral das Schiff; Segelmanöver, alle Alarme und die Prüfungen der Mannschaft legen ein vorzügliches Zeugnis für die Art der Ausbidung und den hohen Grad ab, den dieselbe errreicht hat. Mit anerkennenden Worten verlässt der Inspicierende die Corvette, welche die Abwesenheit von der Heimat — auch vom seemännischen und militärischen Standpunkte betrachtet — erfolgreich ausgenützt hat.

MARINE-STATIONEN UND SCHULSCHIFFE.

u unserer wie zu jeder Flotte gehören zahlreiche Land-Etablissements, Werften, Docks, Werkstätten, Magazine, Kasernen, Schulen, wissenschaftliche, technische und Versuchsanstalten, sowie die zur Heranbildung der Mannschaft einzelner Diensteszweige bestimmten Schulschiffe; diese Etablissements sind vorwiegend in den Kriegshäfen vereinigt, die Schulschiffe liegen ständig in ihrer Hafenvertäuung und entsenden fallweise die zugetheilten seegehenden Beischiffe zur Durchführung der Kreuzungen und Übungen.

Hauptstationen der k. und k. Kriegs-Marine sind Wien als Amtssitz der Marineleitung und des Marine-Commandos, der Haupt-Kriegshafen Pola, sowie Triest; die Marine-Akademie befindet sich in Fiume, das Schiffsjungen-Schulschiff derzeit in Sebenico, der Winterhafen und das Detachement der Donau-Flottille in Altofen nächst Budapest; Kohlendepots der Flotte sind entsprechend

an der Küste vertheilt. Die Marine-Ergänzungs-Bezirks-Commanden haben in Triest, Fiume und Zara ihre Amtssitze, in Castelnuovo befindet sich ein Vertheidigungs-Bezirks-Commando; die Platz-Commanden in Spalato, Sebenico und Budua werden Officieren in Marine-Local-Anstellung übertragen, dem Militär-Commando in Zara ist ein Seeofficier, den Platz-Commanden in Ragusa, Cattaro und Fiume je ein Officier in Marine-Local-Anstellung zugetheilt.

Wien.

Sitz der Marine-Centralbehörde — des »Reichs-Kriegs-Ministeriums, Marine-Section« — ist die Reichs-Haupt- und Residenzstadt Wien.

Der vom Allerhöchsten Kriegsherrn an die Spitze der Kriegs-Marine berufene Flaggen-Officier ist Marine-Commandant und Chef der Marine-Section; vor den Delegationen vertritt er in dieser Eigenschaft das Marine-Budget, für welches der Reichs-Kriegs-Minister die Verantwortung trägt.

Als Stellvertreter ist dem Marine-Commandanten ein Flaggen-Officier zugetheilt; übernimmt jener auf Allerhöchste Anordnung im Kriege das Commando der Flotte, so geht die administrative Leitung der Marine-Section an den Stellvertreter über.

Die Marine-Section gliedert sich in die Präsidialkanzlei, Operationskanzlei, I. Geschäftsgruppe (mit den Abtheilungen 1, 2 und 3), II. Geschäftsgruppe (mit den Abtheilungen 4, 5 und 6), VII. Abtheilung, VIII. Abtheilung und eine Kanzlei-Direction.

Der Präsidialkanzlei obliegen die Dienstesbestimmungen für Flaggen- und Stabs-Officiere, alle organisatorischen Ausarbeitungen, Erziehung, Schulwesen, hydrographisches und Sanitätswesen; in das Ressort der Operationskanzlei, welche gewissermaßen das Generalstabs-Bureau der Marine ist, gehören der operative Dienst, alle auf die Schlagfertigkeit der Flotte abzielenden Maßnahmen, die Mobilisierungs-Elaborate und die Marinegeschichte. Für die Geschäftsmanipulation besitzen diese beiden Ressortstellen gemeinsam ein aus Protokoll, Expedit und Registratur zusammengesetztes Hilfsamt.

Der I. Geschäftsgruppe fallen alle Standes- und Personal-Angelegenheiten zu, insoferne diese nicht von der Präsidialkanzlei zu erledigen sind; die 1. Abtheilung befasst sich mit den Personal-Angelegenheiten des Stabes, die 2. mit jenen der Mannschaft, die 3. mit den einschlägigen administrativen Agenden.

Die technischen Angelegenheiten sind bei der II. Geschäftsgruppe centralisiert; die 4. Abtheilung, unter Leitung eines als seemännisch-technischen Referenten fungierenden See-Stabsofficiers, setzt sich aus Schiffbau-, Maschinenbau- und Artillerie-Ingenieuren zusammen; die 5. Abtheilung ist für Land- und Wasserbau, die 6. für die gesammten administrativen Agenden der II. Geschäftsgruppe aufgestellt.

Außerhalb der Geschäftsgruppen stehen selbständig die VII. Abtheilung (für Justizpflege) und die VIII. Abtheilung (für Geldbeschaffung, Cassagebarung und Rechnungswesen überhaupt). Nebst der bereits erwähnten, für die Geschäftsmanipulation der Gruppen und Abtheilungen bestimmten Kanzlei-Direction (mit Protokoll, Expedit und Registratur) befindet sich bei der Marine-Section auch ein Marine-Zahlamt.

Der Centralstelle direct untergeordnet und gleichfalls in Wien stationiert ist das Marine-Controlsamt mit einer Abtheilung für Controle der Geld-(Montur-, Service- und Proviant-)gebarung und einer zweiten für die Materialgebarung. An der Spitze dieses Amtes steht ein Contre-Admiral als militärischer und ein Marine-Ober-Commissär 1. Classe als administrativer Vorstand.

Das Marine-Budget wird zu Anfang jedes Jahres für das nächstfolgende Jahr zusammengestellt und den Delegationen vorgelegt; die Höhe dieses Voranschlages hat in den letzten Jahren stetig um geringfügigere Summen, von 1898 auf 1899 um 2·3 Millionen Gulden, zugenommen. Für 1899 wurden als ordentliches Erfordernis 11·1, als außerordentliches 5·7, somit insgesammt 16·8 Millionen angesprochen und auch bewilligt; von diesem Betrag entfallen 1·6 Millionen auf Gagen, 1·9 auf Löhnungen, 1·6 für den Dienst zur See, 2·3 als Arsenal-Dotation, 4·9 für Schiffsbauten und Maschinen, endlich 2 Millionen für das Waffenwesen. Im Vergleiche zu der in den letzten Jahren bedeutend gestiegenen Dotierung fremder

Flotten erscheint unser Marine-Budget noch immer verschwindend klein; die zunehmende Besserung der Finanzlage Österreich-Ungarns und die allgemeine Erkenntnis der Wichtigkeit unserer Wehrmacht zur See werden — so ist zu hoffen — in absehbarer Zeit eine ausreichende Steigerung des Marine-Budgets zum Zwecke rascheren Ersatzes veralteter Schiffe eintreten lassen.

An der Frequenz der zahlreichen wissenschaftlichen Institutionen Wiens betheiligt sich auch die Kriegs-Marine; alljährlich werden Seeofficiere an die Universität, die technische Hochschule und das militär-geographische Institut, Marine-Ärzte an die Kliniken und als Operationszöglinge commandiert, damit auch besonders vertiefte Specialkenntnisse dem Interesse der Kriegs-Marine nutzbar gemacht werden können.

Pola.

Centralhafen unserer Flotte ist die allen modernen Anforderungen entsprechende und vorzüglich bewehrte Seefestung Pola; mächtige Panzerforts und Erdwerke beschützen in doppeltem Kranze den an dieser Stelle tief ins Land reichenden Meeresarm. Kasernen, Werkstätten, Docks, Stapel, Proviant-, Munitions- und Kohlenvorräthe vereinigen sich, aus Pola einen reichen Ressourcenplatz für die Flotte zu schaffen und dieser Alles zu bieten, was sie zur vollen Entfaltung ihrer Actionsfähigkeit bedarf.

Zur See von Nord kommend, passiert man zuerst den Canal von Fasana, welcher durch die flache Festlandsküste und die vorgelagerten brionischen Inseln eingeschlossen wird und eine vortreffliche Operationsbasis bildet; eine Reihe ausgelegter Bojen ist für die Kriegsschiffe bestimmt. Nach einer scharfen Wendung um die Spitze Christo gelangt das Schiff in den Vorhafen Polas, welcher durch die Insel S. Andrea und die Halbinsel S. Pietro vom inneren Hafen geschieden wird; in der ersten zur rechten Hand eingeschnittenen Bucht Fisella liegt das Torpedo-Schulschiff und das Gebäude der Seeminenschule, in der nächstfolgenden Bucht Vergarolla das Artillerie-Schulschiff mit seinen Tendern, vor der Halbinsel S. Pietro, welche das große Proviantmagazin trägt, die Marine-Schwimmschule.

Das Torpedo-Schulschiff in der Bucht Fiella. (Hulk »Alpha« und Beischiff Torpedoschiff »Zara«.)

Das innere Hafenbecken wird durch die Oliven-Insel und deren stattliche Verbindungsbrücke in den rechtsseitigen Kriegshafen und in den linksseitigen Handelshafen geschieden; am Ufer breitet sich das ausgedehnte See-Arsenal mit seinen zahlreichen Gebäuden aus, am Quai des Handelshafens reihen sich theils Privathäuser, theils Staatsbauten aneinander, unter diesen das Festungscommando und die Infanterie- (und Artillerie-) Kaserne. An mehreren Hügeln steigen die Wohnhäuser amphitheatralisch empor; aus dem allgemeinen Bilde fallen die Arena, das Hafencastell, die Sternwarte der Kriegs-Marine, die Marine-Pfarrkirche S. Madonna del mare und das Marine-Spital ins Auge; den Übergang zur Halbinsel Pietro bilden Unterofficiers- und Arbeiterwohnhäuser, welche die vorsorgliche Marine-Leitung für ihr Personal geschaffen hat.

Das eigentliche Pola, aus einem ehemaligen, alten Fischernest entstanden, zeichnet sich durch enge Gassen mit vorsintflutlichen, übervölkerten Häusern aus; zwischenhinein sind einzelne Neubauten und als architektonische Perlen die Arena, der Augustustempel und der Triumphbogen der Sergier, herrliche Überreste der Römerzeit, eingestreut. Sympathisch berühren die Baum- und Gartenanlagen der Kriegs-Marine, welche zur Hebung der einst sehr ungünstigen sanitären Verhältnisse der Stadt ihr Scherflein beigetragen haben; so führt von dem, in einem prächtigen Ziergarten liegenden Marine-Casino eine schattige Allee zum Parke von San Policarpo, der an drei Seiten von marine-ärarischen Officiers-Wohnhäusern eingesäumt ist und ein Denkmal des Erzherzogs Ferdinand Max enthält; auch die Sternwarte auf dem Monte Zaro und das Marine-Spital sind von Gartenanlagen umgeben, vor der Sternwarte erhebt sich ein prächtiges Monument Tegetthoffs.

Allgemeine Dürftigkeit, charakteristisch für das eigentliche Pola, zwang die Marine und ihre Angehörigen zur Schaffung verschiedener Wohlfahrtseinrichtungen, von denen eine Pfarrkirche, zahlreiche Schulen und ein an 500 Kinder beherbergender Kindergarten, ein Consummagazin und die Arbeiter-Wohnhäuser hervorzuheben wären, dann zum Baue des Casinos, der Officiers-Wohnhäuser und — als auch diese begannen, neueren Anforderungen nicht mehr zu genügen — zur Gründung eines freundlichen Villenviertels.

Von den außerhalb des See-Arsenals liegenden Gebäuden der Kriegs-Marine wäre noch die stattliche Kaserne mit ihren angeschlossenen Mannschaftsbaracken, das große Spital mit seinen Annexen und das Marine-technische Comité zu nennen.

In der Nähe des Stadtrayons befinden sich je ein Geschütz- und Gewehr-Schießplatz, der Marine-Friedhof, die Holzconserven, die Schießwoll-Magazine und das Munitions-Etablissement.

* * *

Die oberste Marine-Behörde Polas ist das **Hafen-Admiralat**, dessen Amtsbereich sich vom Leuchtthurme von Salvore bis zum südlichsten Punkte der österreichisch-ungarischen Küste erstreckt; überdies sind dem Hafen-Admiralate das Stationsschiff in Konstantinopel, sowie die auf der Donau und deren Nebenflüssen stationierten Kriegsschiffe untergeordnet.

In eingeschränktem Verhältnisse, d. i. in localen und Personal-Angelegenheiten, ressortieren beim Hafen-Admiralat auch einzelne Marine-Behörden, welche ihren Sitz zwar in Pola haben, sonst aber direct der Marine-Centralstelle referieren; so das Marine-technische Comité, die maritim-technische Controls-Commission, das Marine-Land- und Wasserbau-Amt, das Marine-Sanitätsamt und das Marine-Pfarramt.

Der Hafen-Admiral, ein von Seiner Majestät hiezu ernannter Flaggen-Officier, ist gleichzeitig Festungs-Commandant von Pola, seine Commandoflagge wird vom Hafenwachschiffe geführt; er ist mit der Oberleitung über den ganzen Marine-Dienstbetrieb in seinem Amtsbereiche betraut, wozu in erster Linie die Überwachung der steten Bereithaltung der Flotte, der Leistungen aller Anstalten und der Heranbildung der Bemannungen unserer Kriegsschiffe gehört.

Das Hafen-Admiralat gliedert sich in die Militär-, die Justiz- und die Rechnungsabtheilung, deren Geschäftsumfang durch den Titel charakterisiert wird; Hilfsämter sind das Marine-Gericht und das Marine-Zahlamt, denen die Rechtspflege und das Cassenwesen zufallen. Für alle übrigen Diensteszweige sind dem Hafen-Admiral das Militär-Hafen-Commando (für den maritim-militärischen Dienst)

und das See-Arsenals-Commando (für den technisch-ökonomischen Betrieb des See-Arsenals) als Vollzugsbehörden beigegeben.

* * *

Dem **Militär-Hafen-Commando** unterstehen das Matrosen-Corps mit seinen Dependenzen, die Schulschiffe und das Kasernschiff, das gesammte Schulwesen, das hydrographische Amt, die Marine-Spitäler, das Marine-Bekleidungsamt, Marine-Gefangenhaus und die Marine-Schwimmschule; Militär-Hafen-Commandant ist ein Contre-Admiral, dessen Commandoflagge auf dem Artillerie-Schulschiffe weht. Zu den wichtigsten Aufgaben des Militär-Hafen-Commandos zählen die mit dem Schulwesen verknüpfte Erreichung und Erhaltung des für die einzelnen Specialitäten normierten Matrosen- und Unterofficiers-Standes, dann der Marine-Garnisonsdienst in militärischer und sanitärer Beziehung.

Das Matrosen-Corps ist der Stamm- und Sammelkörper für die gesammte Mannschaft unserer Kriegs-Marine; es wäre seiner Organisation nach annähernd einem Infanterie-Regimente zu vergleichen, führt aber einen bedeutend höheren Friedensstand; gegenwärtig 7500 Mann betragend, wird dieser demnächst auf 10.000 Mann gebracht. Das Matrosen-Corps — innerhalb der Marine meist kürzer als »Corps« bezeichnet — gliedert sich in eine Stabs-Abtheilung, eine Musik-Abtheilung und in drei Depots. Das erste Depot besteht aus 6 Compagnien zu je 507 Mann des Deck-Dienstes (mit den Nummern 1 bis 6); das zweite Depot zählt 5 Compagnien (mit den Nummern 7 bis 11), zur 7. Compagnie gehört die Mannschaft des Steuerdienstes (375 Mann), zur 8., 9. und 10. Compagnie (zu je 500 Mann) die Mannschaft des Artillerie-Dienstes, endlich zur 11. Compagnie jene des Torpedo-Dienstes (340 Mann) und des Seeminen-Dienstes (241 Mann); das dritte Depot ist aus 3 Compagnien (mit den Nummern 12, 13 und 14 zu je 377 Mann) Maschinen-Mannschaft und aus der 15. Compagnie, gebildet aus der Mannschaft des Militär-Arbeiter-, Proviant-, Küchen- und Sanitäts-Dienstes (je 249, 40, 40 und 140 Mann), zusammengesetzt. Die Mannschaft des Waffen-Dienstes, 326 Waffen-Chargen und Hornisten, ist bei den 15 Compagnien vertheilt.

Ein großer Theil der Mannschaft des Matrosen-Corps ist theils auf ausgerüsteten, theils auf Hafen- und Reserve-Schiffen eingeschifft; die nach Ausschluss der zu verschiedenen Ämtern und Anstalten Commandierten im Locostande verbleibende Mannschaft versieht den Garnisonsdienst in Pola. Der Dienstbetrieb des Corps wird durch die bezüglichen Abschnitte des II. Theiles des »Dienstreglements für die k. und k. Kriegs-Marine« (Dienst zu Lande) geregelt, welche dem Dienstreglement für das k. und k. Heer nachgebildet und den Marine-Verhältnissen angepasst wurden.

Wer unsere Matrosen als Landtruppen kennen lernen will, sehe sich die Feld- und Marschübungen, das exacte Bataillons-Exercieren des Matrosen-Corps und die Marinewachen in Pola an; er wird den Seeofficier als Truppencommandanten und die Matrosen in Reih und Glied als stramme, gut geschulte Landsoldaten wiederfinden. Das beim Corps Erlernte kommt den Landungs-Detachements der Schiffe zugute, die im Jahre 1897 in Canea ausgeschifften Truppen unserer Escadre fanden bei allen fremdherrlichen Officieren vollste Anerkennung für ihre militärische Haltung und Führung.

Die erste, allgemein militärische Ausbildung der zum activen Dienst einrückenden Matrosen erfolgt in einer Recruten-Abtheilung, welche gleichzeitig Gelegenheit bietet, die einzelnen Leute kennen zu lernen und nach Maßgabe ihrer Fähigkeiten, Kenntnisse und professionellen Geschicklichkeiten für die bevorstehende Special-Ausbildung zu qualificieren. Nach ihrer Ausmusterung aus der Recruten-Abtheilung werden die Matrosen zu den verschiedenen Specialcursen eingetheilt und in diesen fachlich gebildet: die Deck- und Steuermannschaft auf dem Matrosen-Schulschiffe, dem Kasernschiff und den ausgerüsteten Schiffen; Artilleristen, Munitions-Laboranten und Büchsenmacher auf dem Artillerie-Schulschiffe; Torpedisten und Torpedo-Arbeiter auf dem Torpedo-Schulschiffe; die Seeminen-Mannschaft und die Minenarbeiter in der Seeminen-Schule in der Bucht Fisella; beim Matrosen-Corps: die Mannschaft des Waffendienstes (in der Waffen-Chargenschule und auf dem Kasernschiffe, beziehungsweise in der Hornistenschule), die Maschinen-Unterofficiere (in ganz- und halbjährigen Cursen der Maschinenschulen), die Mannschaft des Proviant- und des Küchendienstes;

im See-Arsenale die Taucher, Elektriker, Werftarbeiter und Segelmacher, endlich im Marine-Spitale die Sanitätsmatrosen.

Analog dem Schiffsjungen-Institute werden für den Maschinendienst geeignete Knaben in der Maschinenjungen-Schule des Matrosen-Corps herangebildet.

Einjährig-Freiwillige absolvieren ihre allgemein militärische Ausbildung in einer eigenen Abtheilung beim Matrosen-Corps, worauf jene für den Maschinendienst von den Berufsseeleuten getrennt werden; ihre fachliche Schulung erfolgt sodann auf dem Kasernschiff und dem Artillerie-Schulschiffe, beziehungsweise im See-Arsenal, endlich auf ausgerüsteten Schiffen.

Der Dienst in der Marine-Kaserne ist fast völlig identisch mit jenem in einer Infanterie-Kaserne; für die seemännische Schulung der Mannschaft stehen jedoch dem Matrosen-Corps ein Exerciermast am Lande und die sogenannten »Kasernboote« des Hafenwach- und Kasernschiffes zur Verfügung. Die Marine-Kaserne und ihre Dependenzen, die Schul- und Bequartierungs-Baracken zeichnen sich durch besondere Reinlichkeit und Ordnung aus, welche ja den Mannschaften am Bord der Schiffe anerzogen wird; die Samstag-Schiffsreinigung wird auch in die Kaserne übertragen und mit solcher Intensität versucht, dass die vorgesetzten Officiere oftmals dem Übermaße des Reinigungseifers entgegentreten müssen.

An den Sonntagen wird — bis zur Vollendung der neuen Pfarrkirche — in der Kapelle der Marine-Kaserne eine Messe gelesen, zu welcher das Matrosen-Corps und Abtheilungen der Hafenschiffe ausrücken und im großen Kasernhof Aufstellung nehmen; an den Gottesdienst schließt sich eine Defilierung.

Das Artillerie-Schulschiff liegt mit seinem Beischiff und den Tendern seit wenigen Monaten in der Bucht Vergarolla, des Vorhafens von Pola; das Hauptschiff ist die Fregatte »Radetzky«, Beischiff für Bequartierung und Schulzwecke die ehemalige Panzerfregatte »Erzherzog Ferdinand Max«, welcher zur Gewinnung von Raum die Maschine ausgehoben wurde; als seegehende Tender sind das Torpedoschiff »Spalato« und das Kanonenboot »Sansego« zugetheilt, welche mit Geschützen mittleren und kleinen Calibers,

sowie mit Schnellfeuer-Kanonen für die Durchführung der Scheiben-Schießübungen ausgestattet sind.

Zu den Aufgaben dieses Schulschiffes zählt die Ausbildung des zum kriegsmäßigen Gebrauche der artilleristischen Kampfmittel bestimmten Personals, die Verwertung der im Artilleriedienste gewonnenen Erfahrungen, die Ausarbeitung und fortlaufende Ausgestaltung der Exercier-Reglements für sämmtliche Geschützgattungen, die Durchführung praktischer Versuche und Erprobungen, endlich die Ausbildung der See-Aspiranten, Artillerie-Eleven,

Geschütz-Exercieren in der Batterie des Artillerie-Schulschiffes.

Büchsenmacher- und Munitionslaboranten-Schüler, sowie die Ergänzung der Ausbildung der Einjährig-Freiwilligen (Berufs-Seeleute).

Außer den Schülern befinden sich auch die Geschützmeister, Artillerie-Instructoren und Vormeister, welche nicht auf anderen Schiffen eingeschifft oder zu bestimmten Landstationen abcommandiert sind, ständig am Bord des Schulschiffes, nur die Matrosen-Kanoniere werden nach Schluss ihrer Ausbildung beim Matrosen-Corps kaserniert.

Zur Illustration des bedeutenden Umfanges der Lehrthätigkeit des Artillerie-Schulschiffes möge die Aufzählung der abzuhaltenden Schulen und Curse dienen; es werden alljährlich aufgestellt: der Kanonier-, Kanonier-Ergänzungs-, Vormeister-, Artillerie-Instruc-

toren- und Geschützmeister-Curs; Fortbildungs-Curse für Kanoniere, Vormeister- und Artillerie-Instructoren; der Artillerie-Unterricht des Fortbildungs-Curses für höhere Unterofficiere des Deck- und Steuerdienstes; der Munitions-Laboranten- und Büchsenmacher-Curs; die Einjährig-Freiwilligen- und See-Aspirantenschule; endlich der Artillerie-Officierscurs. Dem Commandanten ist ein zahlreiches Lehrpersonal von Officieren und Unterofficieren, sowie ein Artillerie-Ingenieur, endlich zur Leitung des militärischen und Artillerie-Unterrichtes ein See-Stabsofficier zugewiesen; die Leitung des maritimen Unterrichtes obliegt dem Gesammt-Detail-Officier.

Mit Rücksicht auf das Friedenserfordernis, welches durch die vier im Präsenzdienste stehenden Jahrgänge zu decken ist, und auf das Kriegserfordernis an Artilleristen, für welches fünf Reserve- und drei Seewehr-Jahrgänge in Betracht kommen, stellt sich die durchschnittliche Jahresquote der Artillerieschüler auf 400 Köpfe; diese Zahl erleidet fallweise kleinere Änderungen, damit das Erfordernis nicht überschritten, beziehungsweise ein Ausfall gedeckt werde. Die Zahl der Instructoren- und Meisterschüler richtet sich nach dem jeweiligen, zur Erhaltung des vorgeschriebenen Standes nöthigen Bedarfe.

Nach ihrer Einschiffung werden die als Artillerieschüler bestimmten Matrosen des Deckdienstes in Classen zu je 30 bis 40 Mann unter der Leitung eines Officiers vereinigt. Am Ende der 3. Unterrichts-Abtheilung des Kanonier-Curses entscheidet eine Prüfung, welche Schüler als Thurmgeschütz-, Geschütz-, Mitrailleusen-Vormeister oder als Kanoniere auszubilden sind; sie werden nach diesem Ergebnis entweder dem Vormeister-Curs oder dem Kanonier-Ergänzungscurse zugewiesen. Das weitere Aufsteigen der Vormeister in den Instructoren-Curs und der Instructoren in den Meister-Curs ist nicht nur von deren Eignung, sondern auch von einer befriedigend absolvierten Seecampagne abhängig.

Zu den allgemeinen Übungen des Schulschiffes gehören militärische Ausrückungen, Segel- und Rundholzmanöver, Rudern und Segeln der Bootsabtheilungen, gefechtsmäßige Exercitien der Geschützabtheilungen und das Scheibenschießen. Für die militärischen Ausrückungen stellt das Schulschiff ein Bataillon und eine Landungs-

Batterie auf, welche theils in geschlossener Ordnung exercieren, theils feldmäßige Übungen vornehmen; das allgemeine Segel- und Rundholzmanöver findet unter dem Commando des Gesammt-Detail-Officiers wöchentlich einmal statt.

Besondere Aufmerksamkeit wird, wie leicht verständlich, dem Scheibenschießen mit Gewehren und Geschützen gewidmet; Richtübungen, Distanzschätzen und die Erläuterung der Zielregeln, sämmtlich mit großer Genauigkeit betrieben, sind ausgezeichnete Vorschulen, an die sich sodann das Schießen reiht. Die raschen Zielverschiebungen, den gesteigerten Schiffsgeschwindigkeiten entsprechend, führten zur Anwendung von Schleppscheiben, mit welchen eine weitaus bessere Schulung der Schießenden erzielt werden kann, als dies seinerzeit bei den treibenden Zielen möglich war. Vorzügliche Schützen erhalten eine diesbezügliche Qualification, die als ehrenvolle Auszeichnung zu vermehrtem Wetteifer der Vormeister beiträgt.

Die Schulung der Mannschaftscurse begreift neben den erwähnten praktischen Übungen auch eine Reihe theoretischer Gegenstände in sich, deren Beherrschung im Dienste vielfach nothwendig oder förderlich ist. Diese Gegenstände und ihr Umfang sind je nach den betreffenden Cursen abgestuft; nicht ohne Interesse dürfte es sein, den Lehrplan des Geschützmeister-Curses überblicken zu können, welcher während fünfmonatlicher Unterrichtsperiode und anknüpfend an die vorher errungenen Kenntnisse des Artillerie-Instructors durchgeführt wird. Unterrichts-Gegenstände des Geschützmeister-Curses sind: Arithmetik, Geometrie, Physik und Mechanik, Chemie; Ballistik, Ziel- und Schießregeln, Hydraulik, Elektrotechnik; Schieß-, Spreng- und Zündpräparate; Technologie des Artilleriematerials; Erzeugung der Geschützrohre, Geschosse und Panzerplatten; Beschreibung der Geschützrohre, Geschosse, Zünder, Kardusen, Brandeln, Lafettierungen und Artillerie-Ausrüstungsgegenstände; Behandlung und Conservierung des Artilleriematerials, Herstellung und Einrichtung der Munitionskammern, Hauptbestimmungen für die Übernahme von Geschützrohren, Verwaltung und Verrechnung des Artillerie-Ausrüstungsmaterials, Laborieren mit Munition; Torpedomaterial, Seeminen, Schutzmittel, endlich Material für elektrische Beleuchtung.

Das Artillerie-Schulschiff im Blindfeuer.

Aus diesem Lehrplan ist auch die Vielseitigkeit unserer höheren Marine-Unterofficiere zu erkennen, welche dem heutigen Stande des Seewesens entspricht und besonders vom Detailführer eine große Vertrautheit mit allen Offensiv- und Defensivmitteln der Schiffe erheischt.

Von den sonstigen, auf dem Artillerie-Schulschiff abzuhaltenden Schulen sei noch die der See-Aspiranten hervorgehoben, welche diese absolvierten und maturierten Mittelschüler zu Seecadetten 2. Classe heranbildet. Nach ihrer an der Fiumaner Marine-Akademie abgelegten Aufnahms-Prüfung werden die See-Aspiranten auf das Artillerie-Schulschiff eingeschifft, ihre theoretisch-praktische Ausbildung beginnt am 1. October und endet nach zehnmonatlicher Dauer am 31. Juli des nächstfolgenden Jahres; die anschließende, vorwiegend praktische Fortbildung der See-Aspiranten findet auf in Dienst gestellten Schiffen statt. Hierauf werden die Aspiranten abermals auf das Artillerie-Schulschiff bestimmt, um ihre Ausbildung im Lauf einer Vorbereitungsfrist für die Ablegung der Seecadetten-Prüfung vervollständigen zu können. Der Lehrplan der ersten Unterrichtsperiode umfasst als Hauptgegenstände: Dienstreglement, Artillerie, Takelungslehre und Ankerkunde, Schiffs-Manöver, Nautik, Signalkunde und Grundzüge der Seetaktik, Fußtruppen- und Geschütz-Exercieren; als Nebengegenstände: Militär-Stilistik, Schiffsmaschinenkunde, Segel-Exercieren, Rojen und Segeln mit Booten, Seerecht, Physiographie des Meeres und Schiffbau.

Zweck des Munitions-Laboranten-Curses ist die Heranbildung von tüchtigen Arbeitern und verlässlichen Organen für das Artillerie-Munitions-Etablissement des See-Arsenals, jener des Büchsenmacher-Curses die Unterweisung von professionell geeigneten Matrosen in den für Conservierung und Instandhaltung der Handwaffen und des übrigen Artillerie-Materials (ausschließlich der Munition) erforderlichen Arbeiten, damit sie die Fähigkeit erlangen, am Bord der Schiffe einschlägige Reparaturen und Adaptierungen vornehmen zu können.

In der Bucht Fisella des Polaer Vorhafens liegt vierkant vertäut das Torpedo-Schulschiff »Alpha« mit seinem seegehenden Beischiffe, dem Torpedoschiffe »Zara«; für die Dauer der praktischen

Übungen werden dieser Schule mehrere Torpedoboote vorübergehend zugetheilt. Zur Torpedo-Schule zählen als ständige Ausbildungsgruppen: der Officiers-, Vormänner- und Instructoren-Curs, sowie der Wiederholungscurs für Torpedo-Officiere; als im Bedarfsfall activierte: der außerordentliche Torpedo- und Minen-Officiers-Curs (für Stabsofficiere und rangsältere Linienschiffs-Lieutenants, welche im Torpedowesen noch nicht ausgebildet wurden) und der Torpedo-Meister-Curs. Der Fortbildungscurs der höheren Unterofficiere des Deck- und Steuerdienstes, die Torpedo-Arbeiter- und Taucher-Schüler erhalten am Bord dieses Schulschiffes kurzgefassten torpedistischen Unterricht.

Organisation und Dienstbetrieb der Torpedo-Schule sind ähnlich wie auf dem Artillerie-Schulschiffe festgesetzt; die einzelnen Curse beginnen im Herbst und enden im Frühjahre.

»Alpha«, aus dem einstigen Raddampfer »Greif« umgestaltet, bietet gute Unterrichts- und Wohnräume; zahlreiche Modelle, Querschnitte und andere Behelfe dienen für den wichtigen Anschauungs-Unterricht und die praktischen Arbeiten; in einer Hütte am Land ist eine complete Torpedoboots-Maschine aufgestellt. Alle Hörer bringen dem Torpedowesen großes Interesse entgegen und scheuen auch die mühevollen und anstrengenden Übungen nicht, welche allein im Stande sind, die für Torpedoboots-Commandanten und -Officiere nöthigen Kenntnisse zu verleihen; die richtige Wahl des Lanciermomentes, auf das Augenmaß gestützt, falls das Peilinstrument nicht verwendet werden kann, das Erkennen und Beheben der Mängel der Torpedos beim Einlancieren und das Eindringen in die subtilen Verhältnisse der Arretierung und Admission erfordert neben dem theoretischen Wissen eine reiche Fülle praktischer Erfahrungen.

Beständige Neuerungen tragen zur fortschreitenden Verbesserung der Torpedo-Typen bei und schaffen immer wieder neuen Lehrstoff. Erst kürzlich wurde ein Richtungs-Regulator eingeführt, welcher auf dem Principe der freien Achse basiert, die Erfindung eines Constructions-Zeichners der k. und k. Kriegs-Marine ist und sich vorzüglich bewährt; während früher ein zufälliger, leichter Schlag auf die Steuerflosse die gerade Bahn des Torpedos zu einer Curve umgestaltete, beträgt jetzt dessen Ab-

weichung mit eingesetztem Richtungs-Regulator auf 400 *m* höchstens einen Meter.

Wie im Officiers-Curs auf genaue Detailkenntnisse im Maschinenwesen, so wird in den Mannschafts-Cursen auch auf gewisse Fertigkeiten gesehen, welche im Torpedoboots-Dienste begründet sind. Steuern, Jollen-Manöver, Torpedofischen, Leinenwerfen und Signalisieren mit allen Signalsystemen müssen den Torpedisten besonders geläufig sein; die Bedienung der Schnellfeuer-Kanonen auf den Torpedobooten, jene der Projectoren auf allen Schiffen, setzt artilleristisches und elektrotechnisches Wissen voraus, das gleichfalls

Minenlegen im Polaer Vorhafen.

in der Torpedo-Schule erlangt wird. Die seemännische Ausbildung der Torpedisten ist speciell für den Dienst auf Torpedobooten von großer Wichtigkeit; für diesen Dienst eignen sich daher die gewesenen Schiffsjungen ganz vorzüglich, während für Schiffe, welche eine große Anzahl von Torpedos mitführen, Professionisten der Metallarbeiter-Branchen vorzuziehen sind.

Die Seeminen- und Telegraphen-Schule bezweckt die Heranbildung von Seeofficieren und Mannschaften in den einschlägigen Disciplinen, zu denen außer dem Seeminenwesen und der praktischen Telegraphie auch das Anlegen von Hafensperren mit Schutzmitteln aller Art, der Bau von Landtelegraphenlinien und das Legen von Telegraphenkabeln gehören. Sitz dieser Schule ist die Bucht Fisella, an deren Ufer sich das Schulgebäude erhebt;

die verschiedenen Lehrcurse dauern auch hier vom Herbste bis zum Frühjahre.

In den Minen-Vormänner-Cursen handelt es sich vorwiegend um die manuelle Fertigkeit der zu unterrichtenden Leute in den verschiedenen Minen-Arbeiten, als Laden, Adjustieren, Legen, Lichten und Entladen der Seeminen, sowie beim Ausbringen und Räumen von Barricaden; der Lehrstoff umfasst daher nebst den absolut nothwendigen theoretischen Vorkenntnissen eine weitestgehende praktische Schulung, deren Aufgaben zum Theile recht ermüdend und anstrengend sind, besonders zur Winterszeit, welche die Arbeitenden nicht nur der Nässe, sondern auch der Kälte aussetzt.

Einen höheren Grad der Ausbildung erhalten die Instructoren-Schüler, intelligente Minen-Vormänner, welche berufen sind, seinerzeit selbst an der Unterweisung der Matrosen mitzuwirken und denen im Bedarfsfalle die Leitung und Ausführung bestimmter Arbeiten zufällt; tüchtige Instructoren werden zu Minen-Meistern ausgebildet.

Die in vorhergehenden Abschnitten wiederholt betonte Wichtigkeit der Hafensperren kommt im Unterrichts-Programme des Officiers-Curses zur Geltung; reiches theoretisches Wissen, Überblick, praktische Erfahrung und eine gute Dispositionsgabe werden von jenen Stellungen gefordert, welche den Minen-Officieren im Kriege zufallen. Obschon Minen und Barricaden ein ziemlich schwerfälliges Material darstellen, muss doch eine Hafensperre in wenigen Stunden ausgebracht oder geräumt werden; dieser Aufgabe ist unser Minen-Personal vollauf gewachsen.

Neben den Seeminen-Cursen besteht die Telegraphen-Schule. Im Officiers-Curse werden gelehrt: die Entwicklung des Telegraphenwesens, die Apparate der Marine und des Heeres, Elektrotechnik, das Legen von Linien mit offenem Drahte, Feld- und Seekabeln; den etwas trockenen Tasterübungen und dem Telegraphieren im Zimmer folgt als anregendere Schule die Durchführung von 12 bis 14 *km* langen Telegraphenbauten, an denen durch mehrere Tage der kriegsmäßige Dienst aufrecht erhalten wird.

Im Telegraphen-Stations-Curs erhalten der deutschen Sprache mächtige Steuer-Unterofficiere und -Matrosen eine dem Officiers-Curs

ähnliche, doch in engeren Grenzen gehaltene Schulung, welche sich auch auf die meist mangelnden physikalischen Grundbegriffe erstreckt. Die Ausbildung zu Stationsvorständen wird durch den Eifer der Betreffenden sehr gefördert; nebst dem anregenden Studium bietet die Beherrschung dieses Wissenszweiges die angenehme

Telegraphen-Material.

Aussicht auf gute Civil-Staatsanstellungen. Die Unterofficiere und Matrosen des Telegraphenbau-Curses (dem Deckdienst angehörend) lernen die Errichtung von Leitungen. Der »offene Linienbau« geht im Tempo eines Spaziergängers vor sich, wenn das Terrain günstig ist; das »steinreiche« Dalmatien verzögert diese Arbeiten ganz bedeutend, weil die Stangen des Erdmangels wegen nicht eingerammt werden können, sondern als Stütze eine aufzubauende Steinpyramide erhalten

müssen. Eisendraht, Telegraphenstangen, Mauerträger, starke Handschuhe (für das Spannen des Drahtes), Leitern, Locheisen u. s. w. werden von der Abtheilung mitgeführt; mit großem Geschick und rasch wird die Linie gelegt. Zum »Feld-Kabelbau« verwendet man ein leichtes Leitungskabel, welches, auf Bäume und Sträucher gelegt, bei Straßenübergängen eventuell eingegraben wird; dies geht so schnell vor sich, als die Bau-Abtheilung marschieren kann, nur das Vereinigen der Kabelenden zweier Trommeln verursacht kurzen Aufenthalt. Beim »See-Kabelbau« wird zuerst das Überführungsobject zur Verbindung der Land- und Seeleitung aufgestellt, dann das aufgerollte Kabel in ein Boot gestellt und dieses geschleppt; mit der Vorwärtsbewegung des Bootes spult sich das Kabel von selbst ab, bis die nächste Landungsstelle oder das zu verbindende Schiff erreicht ist. Im ersteren Falle wird wieder ein Überführungsobject aufgestellt, im zweiten bleibt das Boot unter Bord liegen, verbindet das Kabelende mit dem Apparat und rollt bei den Schwaiungen des Schiffes das Kabel nach Bedarf auf oder ab. Zur Übung im Auffinden von Störungen einer Linie werden solche während der Schulzeit künstlich hervorgerufen.

Der Seeminen- und Telegraphen-Schule sind zur Durchführung ihrer Übungen Minen, Barricaden, Telegraphen-Material, Flottanten, Dampfbarkassen und Boote zugewiesen. Am Schlusse der Curse findet eine größere, den Kriegsverhältnissen thunlichst angepasste Sperrübung statt, zu welcher die ganze im Centralhafen anwesende Minenmannschaft herangezogen wird; dann herrscht in Fisella, woselbst gleichzeitig die Torpedo-Schule ihre praktischen Übungen absolviert, ein reges Leben. Die Indienststellung der Sommerescadre und die Beendigung der Curse vereinigen sich, der lauschigen Bucht Fisella die Mehrzahl ihrer Getreuen zu entziehen; es tritt dort tiefe Ruhe ein, nur die fixen Bemannungsstände beider Schulen waschen, malen und arbeiten, alles für die im Herbste wiederkehrende Schulthätigkeit vorbereitend.

Das hydrographische Amt, Sammelpunkt aller das hydrographische Wesen und das Navigationsfach betreffenden Angelegenheiten, beschafft, prüft und verwaltet die nöthigen Instrumente, Apparate und Seekarten, nimmt astronomische, magnetische und

meteorologische Beobachtungen vor. Diese umfangreiche Thätigkeit wird von der Sternwarte, dem Instrumentendepot, Seekartendepot, der Abtheilung für Geophysik und der Marine-Bibliothek bewältigt.

Seinerzeit, als Pallisa daselbst zahlreiche Planetoiden entdeckte, viel genannt, gehört die Sternwarte auch heute zu den ersten solchen Instituten unserer Monarchie. Die astronomischen Beobachtungen der zugetheilten See-Officiere bewegen sich im weitesten Umfang und bezwecken neben solchen, welche der Wissenschaft im allgemeinen dienlich sind, vorwiegend genaue Zeitbestimmungen für die Regulierung der Chronometer. Zeitsignale werden durch einen auf dem Hafencastell installierten, gut sichtbaren Zeitball so oft abgegeben, als dies in Dienst gestellte Schiffe für ihre Chronometer-Controle brauchen; überdies wird täglich der Mittag (nach mitteleuropäischer Zeit) durch das Fallen des Zeitballes und einen gleichzeitig gelösten Kanonenschuss des Hafencastells angezeigt. Sämmtliche für die Flotte bestimmten Präcisionsuhren, soweit diese nicht ausgerüsteten Schiffen übergeben wurden, sind bei der Sternwarte deponiert; jede besitzt ein eigenes Grundbuch für die Eintragung ihrer Schicksale und ihres Verhaltens, welches durch häufige Stand- und Gangbestimmungen festzustellen ist. Stets in Bewegung erhalten, erfüllen die zahlreichen Chronometer den Aufbewahrungsraum mit ihrem Ticken und erfreuen sich sorgsamster Pflege.

In das Ressort des Instrumentendepots gehört die Anschaffung, Instandhaltung, Verabfolgung und Verrechnung nautischer Behelfe, als da sind: Compasse, gewöhnliche Schiffsuhren, Sanduhren, Sextanten, Distanzmesser, Logg- und Lothapparate, Fernrohre und Nachtgläser. Die Compass-Compensierung und Local-Attractionsbestimmung in Dienst tretender Schiffe obliegt gleichfalls den See-Officieren des Instrumentendepots, welches auch eine mechanische Werkstätte für kleinere Reparaturen und Herstellungen besitzt.

Seekarten und nautische Hilfsbücher (Leuchtfeuer-Verzeichnisse, Segelhandbücher, Signalbücher etc.) werden beim Seekartendepot aufbewahrt und current geführt; diese Arbeit erfordert große Genauigkeit und angestrengte Thätigkeit, weil die Zahl der See-

karten aller Meerestheile der Erde viele Tausende erreicht und diese — wie auch die Bücher — für die ganze Flotte vorräthig sind. Selbst in den bekanntesten Küstengegenden ergeben sich immer wieder mehr oder weniger wichtige Veränderungen, welche dem Seefahrer bekannt sein müssen; neue Leuchtfeuer, Seezeichen und Hafenbauten, die Lage von Wracks, Fingerzeige für die Navigation und das Ankern werden von den Commandanten der Kriegsschiffe (oft auch von Mercantil-Capitänen) den hydrographischen Anstalten ihres Vaterlandes berichtet und von diesen veröffentlicht. Für die k. und k. Kriegs-Marine besorgt eine solche Publication das »hydrographische Amt, Seekartendepot« durch periodisch erscheinende »Kundmachungen für Seefahrer«, welche mit den ähnlichen Veröffentlichungen der anderen Staaten und zahlreichen Segelhandbüchern den ganzen Erdkreis umspannen, die Schiffahrt erleichtern und einen wichtigen, sehr ersprießlichen Beitrag zur Culturmission der Kriegsflotten darstellen.

Die Abtheilung für Geophysik, deren Agenden einst zur Abtheilung Sternwarte gehörten, in der jüngsten Zeit aber bedeutend anwuchsen, wurde vor wenigen Jahren neu aufgestellt. Sie besorgt meteorologische und magnetische Beobachtungen in Pola, sowie deren Publication, und bildet See-Officiere für Erdschwere-Messungen und magnetische Beobachtungen aus, damit die einschlägigen Forschungen auch durch die in fernen Erdtheilen weilenden Missionsschiffe unserer Flotte angestellt werden können. Diese Abtheilung ist eine meteorologische Station ersten Ranges; sie arbeitet mit den vollkommensten Instrumenten, wie solche sonst nur noch bei der Wiener Centralanstalt für Meteorologie zu finden sind.

Die Marine-Bibliothek besitzt derzeit über 12.000 Werke mit rund 41.000 Bänden, zu denen ein reicher Bücherschatz fachwissenschaftlicher Natur gehört; es sind auch solche Werke vertreten, welche nicht in directer Beziehung zur Schiffahrt stehen, aber zur Ergänzung und Erweiterung des allgemeinen Wissens dienlich sind. Für die Betheilung ausgerüsteter Kriegsschiffe mit kleinen Bibliotheken, welche zur Bekämpfung der Eintönigkeit langer Seereisen oder bescheidener Hafenorte beitragen, ist gleich-

falls vorgesorgt. Seitens der Marine-Bibliothek wird eine fachwissenschaftliche Monatsschrift (»Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens«) zusammengestellt und veröffentlicht; die Mitarbeiter dieser in den Fachkreisen aller Nationen sehr angesehenen Zeitschrift recrutieren sich vorwiegend aus den See-Officieren und Ingenieuren unserer Flotte.

Die große Zahl von maritimen, technischen, militärischen und naturwissenschaftlichen Zeitschriften, welche der Marine-Bibliothek in deren Doppeleigenschaft als Abonnent und Redaction zur Verfügung steht, wird auch noch anderweitig nutzbar gemacht, indem die betreffenden Hefte durch einige Zeit im Lesezimmer des wissenschaftlichen Vereines der Kriegs-Marine zur allgemeinen Benützung der Vereinsmitglieder aufliegen.

Das Marine-Spital bedeckt mit seinen Annexen und Gartenanlagen 265 Hektare, seine Räume gestatten unter normalen Verhältnissen einen Maximalbelag von 563 Betten, welcher im Falle besonderen Bedarfes auch noch gesteigert werden könnte. Es braucht wohl nicht hervorgehoben zu werden, dass sämmtliche Fortschritte aller einschlägigen Gebiete im Marine-Spitale nutzbringend verwertet sind und dass das Marine-ärztliche Officierscorps unablässig bestrebt ist, sein Wissen zu vermehren und seiner eminent humanitären Aufgabe gerecht zu werden.

Die Apotheke des Marine-Spitals, eine der größten unserer Monarchie, wird auch von den auswärtigen Marine- und Militärparteien sehr in Anspruch genommen; das zahnärztliche Ambulatorium mit seiner modernen Ausstattung ist eine ziemlich junge, segensreich wirkende Einrichtung; dem chemisch-bacteriologischen Laboratorium gibt die periodische Trinkwasser-Analyse eine mühsame, aber wichtige Arbeit — ist doch die leidige Wasserfrage Polas noch immer nicht in dem wünschenswerten Maß erledigt.

Die Verpflegung des Krankenstandes erfolgt in eigener Regie des Marine-Spitals, eine Dampfwäscherei und Walkerei dient zur Reinigung der Wäsche und Bettdecken; zwischen dem Hauptgebäude und dem neuen, großangelegten Epidemiespitale befindet sich eine ausgedehnte Desinfectionsanstalt.

Für die vorzügliche Organisation und Einrichtung des Spitals spricht die Thatsache, dass anlässlich der fast plötzlich aufgetretenen, bösartigen und von erschreckend vielen Krankheitsfällen begleiteten Typhus-Epidemie des Jahres 1896 den bedeutenden Anforderungen vollauf entsprochen werden konnte.

Die seinerzeit bestandenen Filialspitäler in dem nächst Pola liegenden Städtchen Dignano wurden als solche aufgelassen und als Nothspitäler für Ausnahmsfälle bestimmt; es sind dies drei Gebäude mit einem Fassungsraume von je 200 Betten.

In den ausgedehnten Depoträumen des Marine-Spitals ist das gesammte Sanitätsmaterial für die Mobilmachung der Flotte aufbewahrt und jederzeit zu sofortiger Ausfolgung bereit.

Zur Aufstellung des Marine-Bekleidungsamtes, beziehungsweise zu dessen allmählicher Ausgestaltung, führte ein bereits erwähnter Umstand: die Art der Montursgebarung bei der Kriegs-Marine; die Monturen des Unterofficiers oder Matrosen werden von diesem erworben, bilden sein Eigenthum und müssen aus diesem Grunde möglichst billig sein. Die Kriegs-Marine errichtete daher eine Werkstätte, welche alle Bekleidungssorten in eigener Regie erzeugt und dem Manne nach Lieferpreisen aufrechnet, ein Gewinn kommt hiebei ausschließlich dem Käufer zugute. Confectionslöhne, sowie die Gebüren der in das Bekleidungsamt commandierten, überzählig geführten Mannschaft werden dem en-gros-Preise der im Inland angekauften Rohmaterialien zugeschlagen, wobei noch immer eine bedeutende Ersparnis gegenüber den Preisen der Privatindustrie erzielt wird.

Neben dem Zwecke, der Mannschaft billigste und beste Erzeugnisse zu liefern, erfüllt das Bekleidungsamt noch eine zweite, humanitäre Aufgabe, indem es die Confectionierung der zugeschnittenen Monturen den Frauen und Töchtern der Unterofficiere und Arsenalarbeiter als Hausarbeit zuweist; 1897 wurden beispielsweise den Angehörigen der genannten Marineparteien 50.000 Gulden Löhne ausbezahlt.

Im Magazin ist jederzeit ein bedeutender Montursvorrath aufgespeichert; das zweite Gebäude, eine mit modernsten Maschinen und zwei Gasmotoren ausgestattete Werkstätte, entwickelt eine

rege Fabriksthätigkeit. Zu Tuch- und Leinwandkleidern angekaufte Stoffe werden nach bestimmten Größengattungen ausgezeichnet, in 50, beziehungsweise 25 Lagen geschichtet und mit einer Maschine zugeschnitten; mit dem Zubehör gebündelt, werden diese Sorten sodann der Hausindustrie zur Fertigstellung übermittelt. Die Wirkwaren (Sommer-, Winterleibel, Winterschärpen und Socken) werden an eigenen Rundstühlen und Strickmaschinen erzeugt, bei welchen wieder die weiblichen Angehörigen der Unterofficiere und Arsenalarbeiter Anstellung finden; die Lederconfection (Schuhe und Riemen) wurde im Jahre 1897 neu installiert, sie bedient sich sehr hübscher und ingeniös erdachter Maschinen, bei welchen des Handwerkes kundige Matrosen und Civilschuhmacher eingetheilt sind.

Welchen Umfang die Werkstätten- und Hausindustrie des Bekleidungsamtes erreicht, kann man nachstehenden Zahlen des Jahres 1897 entnehmen, in welchem zur Vollendung gelangten: 16.000 Kappen, 25.000 Paletots, 12.000 Tuchhemden, 16.000 Tuchhosen, 11.000 Sommerhosen, 50.000 Unterkleider, 15.000 Taschentücher, 13.250 Winter- und 18.600 Sommerleibel, 37.500 Paar Socken u. s. f. Der Ankaufspreis der Confections-Materialien betrug im genannten Jahre 266.487 Gulden, welche selbstverständlich nur inländischen Producenten zugute kamen.

Dem Militärhafen-Commando sind, wie erwähnt, noch das Marine-Gefangenhaus, die Marine-Schwimmschule, das Hafenwach- und Kasernschiff und die Marine-Schulen untergeordnet; das Gefangenhaus ist eine Vollzugsanstalt für Kerkerstrafen und zur Internierung der in gerichtlicher Untersuchung Befindlichen bestimmt; die Schwimmschule bildet nicht nur einen gern und viel besuchten sommerlichen Erfrischungsort für die vom Dienst in Pola festgehaltenen Marine- und Armee-Angehörigen, sie bietet auch Gelegenheit zur Unterweisung der des Schwimmens Unkundigen. Hafenwach- und Kasernschiff ist derzeit »Kaiser Max«, sein Commando ist seit jeher mit jenem des Matrosen-Corps verbunden; es wird zur Bequartierung der beim Corps nicht gebrauchten Mannschaft und zur Versehung der Hafenpolizei außerhalb des Arsenalrayons verwendet.

Für die Kinder ihres Personals erhält die Kriegs-Marine eine Unterrealschule und eine Volksschule für Knaben, sowie eine Volks- und Bürgerschule für Mädchen; dem großen Zuspruche dieser Schulen genügen kaum die aufgestellten Parallelclassen.

* * *

Vollzugs- und Aufsichtsorgan des Hafen-Admiralates für den gesammten Dienstbetrieb im See-Arsenal und in dessen Dependenzen, sowie auf allen Schiffen in I. und II. Reserve, in Reparatur und Zurüstung ist das **See-Arsenals-Commando,** an dessen Spitze ein Contre-Admiral steht.

Das Polaer Arsenal ist das maritim-technische Haupt-Etablissement, sowie der Haupt-Lagerplatz aller Vorräthe für die kriegsmäßige Zurüstung der Flotte; es bewirkt Neu- und Umbauten, sowie Reparaturen von Schiffen und Booten und führt alle jene Arbeiten durch, welche für die Kriegsbereitschaft der Flotte erforderlich sind. Der umfangreiche Complex des See-Arsenals gliedert sich räumlich in das Ausrüstungs-, das Constructions-Arsenal und in die außerhalb des eigentlichen Rayons liegenden Dependenzen.

Das Ausrüstungs-Arsenal dehnt sich am südlichen und östlichen Ufer des Kriegshafens aus und enthält das Commando-Gebäude, sämmtliche Directions-Gebäude, die Torpedoboots-Anlagen, endlich die Mehrzahl der Werkstätten und Magazine; längs des Ufers sind die zum See-Arsenale gehörigen Schiffe vierkant vertäut. Landwärts schließt eine hohe Mauer mit mehreren Thoren, seewärts eine verankerte Balken-Barricade den Arsenalsrayon ab.

Das Constructions-Arsenal auf der Oliven-Insel umfasst alle zur Ausführung von Schiffsbauten nothwendigen Werkstätten und Magazine, die Stapel, Dockanlagen, den Aufschlepp und die Lancier-Stationen.

Außerhalb dieser Rayons liegen: das Seeminen-Etablissement in Fisella, das Munitions-Etablissement und die Holzconserven in Vallelunga, sowie einzelne Kohlenmagazine.

Den militär-polizeilichen und Sicherheits-Dienst im Arsenale versieht ein Gendarmerie-Wachdetachement, an den Hauptthoren überdies eine Wachabtheilung des Matrosen-Corps.

Zur Leitung des gesammten Dienstbetriebes sind Directionen mit genau abgegrenzten Wirkungskreisen aufgestellt, und zwar: die Ausrüstungs-, Torpedoboots-, Takel-Direction, Ausrüstungs-Magazinsleitung, das Seeminen-Etablissement, die Schiffbau-, Maschinenbau-, Artillerie-Direction und die Hauptmagazins-Verwaltung. Alle in erster Reserve befindlichen, im Arsenalsrayon vertäuten Schiffe unterstehen einem rangsälteren, für diesen Dienst dem Arsenals-Commando zugetheilten Stabsofficier.

Scherenkrahn im Ausrüstungs-Arsenale.

Zu den einzelnen Directionen gehört stets eine Reihe von Objecten, welche mit deren besonderem Wirkungskreise zusammenhängen; es sind dies namentlich:

Ausrüstungs-Direction: das Überwachungsschiff (Hulk »Bellona«) und sämmtliche Schiffe in zweiter Reserve, in Zurüstung und im Arsenals-Stande; alle Tender und Flottanten des Arsenals, die Ponton- und Landkrahne, die Arsenals-Eisenbahn, das Hafen-Depot, die Küchen, Speisehallen, Wachzimmer, Arsenalsthore, Vertäu- und Anlegeplätze;

Torpedoboots-Direction: die ausgedehnte Torpedoboots-Anlage sammt Aufschlepp und Dock, die Reparatur-Werkstätte, das Ma-

gazin mit den Ausrüstungs-Gegenständen aller außer Dienst gestellten Torpedoboote und diese selbst;

Takel-Direction: die Segel- und Tapezierer-Werkstätte, Takel-Werkstätte, eine Waschküche (für Kotzen, Arbeitskleider, Vorhänge, Überzüge etc.), die Karde, das Segel- und Takel-Magazin;

Ausrüstungs-Magazinsleitung: das große mehrstöckige Ausrüstungs-Magazin mit den Schiffskammern, die Depots für Wassertaue und Maschinen-Reservebestandtheile;

Arsenals-Commission: die Arsenals-Maut, die Registratur außer Dienst gestellter Schiffe, Sammelplätze für die zur Veräußerung bestimmten Altmaterialien und Abfälle;

Seeminen-Etablissement: alle Magazine und Lagerplätze für die Aufbewahrung und Behandlung des Seeminen-, Telegraphen- und Schutzmittel-Materials, der Seeminen- und Torpedo-Munition, sowie der sonstigen Sprengmittel;

Schiffbau-Direction: (im Ausrüstungs-Arsenale) die Bootsbauer-, Anstreicher-, Blockmacher-, Tischler-, Böttcher-, Mastenmacher-, Riemenmacher- und Schiffsschmiede-Werkstätte; die Magazine für Schiffbauholz, feuergefährliche Gegenstände etc. und die Arsenals-Lehrlingsschule; (im Constructions-Arsenale) die gedeckten und Flottanten-Stapel, Schiffsschmiede, Dampfsäge, der Mallboden, die Panzerungs-, Verzinkungs-Werkstätte, die Trockendocks, das Balancedock, Werften-Magazine, der Aufschlepp und (außerhalb des Arsenals) die Holzconserven;

Maschinenbau-Direction: der Maschinen- und Montierungssaal, die Kesselschmiede, Dampfhammerschmiede sammt Walzwerk, Gießerei, Kupferschmiede, Spengler- und Verzinnungs-Werkstätte, kleinere Reparaturs-Werkstätten für Dampfboote, Modelltischlerei, Feilhauerei, Maschinen-Depots, das Kessel-Depot; Magazine für Modelle, Maschinen-Material, Constructions- und Betriebs-Material, feuergefährliche Gegenstände; die Ketten-Probierstation, Kohlenerprobungs-Anlage und die Übungswerkstätte der Maschinen-Schulen.

Artillerie-Direction: der Geschützpark und die Raperthalle, das Magazin für Schnellfeuer-Kanonen, der Waffensaal (für Handwaffen); Magazin und Werkstätte für Artillerie-Ausrüstungsgegen-

stände; die Elektro-, Präcisions-, Vernickelungs-, mechanische, Büchsenmacher-, Tischler- und Torpedo-Werkstätte; das Torpedo-Depot, Magazin für elektrisches Beleuchtungs-Material, Marine-Museum, chemisches Laboratorium, Munitions-Etablissement Vallelunga und die Lancierstationen;

Haupt-Magazins-Verwaltung: das Haupt-Magazin (für Öl, Werg, Service, Tischwäsche, Riemen, Flaggen u. s. f.) und die Kohlen-Magazine.

Aus dieser allgemeinen Übersicht ist der gewaltige Umfang der Arsenalsthätigkeit deutlich zu erkennen; es dürfte genügen, nur hie und da der vorstehenden Fülle von Namen eine kurze Erläuterung folgen zu lassen.

Die Ausrüstungs-Direction beaufsichtigt die Handhabung aller sicherheitspolizeilichen Vorschriften, besorgt alle seemännischen, dann die Kraft- und Last-Arbeiten des Arsenals beim Schleppen, Verholen, Vertäuen, Docken, Aufholen und Abschieben, sowie beim Stapellassen der Schiffe; die Arsenals-Feuerwehr ist ihr unterstellt. Für die Detail-Leitung des Dienstbetriebes in den beiden Hauptcomplexen des Arsenals sind dem Ausrüstungs-Director die Gesammt-Detail-Officiere des Ausrüstungs-, beziehungsweise Constructions-Arsenals beigegeben. Die administrativen Agenden der Ausrüstungs-Direction werden vom Hafen-Depot geführt, bei welchem auch halbwertige Ausrüstungs-Gegenstände (für Tender und Flottanten), die Taucher-Apparate und Vorräthe von Vertäubehelfen aufbewahrt werden (die Vertäuung von Schiffen im Arsenalsrayon erfolgt stets mit Tauen, Ketten und Ankern des See-Arsenals, nie mit den eigenen).

Die Torpedoboots-Direction erhält alle abgerüsteten Torpedoboote in steter Kriegsbereitschaft, das Kammermaterial der Boote liegt in einem Magazine zu sofortiger Vertheilung bereit. In analoger Weise wird das laut Inventar gebürende Aus- und Zurüstungsmaterial der außer Dienst stehenden Schiffe im Ausrüstungs-Magazin aufbewahrt; hievon ist nur das Artillerie- (und Torpedo-), Sanitäts- und hydrographische Material ausgenommen.

Die Arsenals-Commission beaufsichtigt die ökonomische Gebarung und Verwertung des Materials vom wirtschaftlichen Stand-

punkt, interveniert bei allen einlangenden Lieferungen und den Abfuhren von Materialien; sie wickelt auch den Speditionsdienst des Arsenals ab.

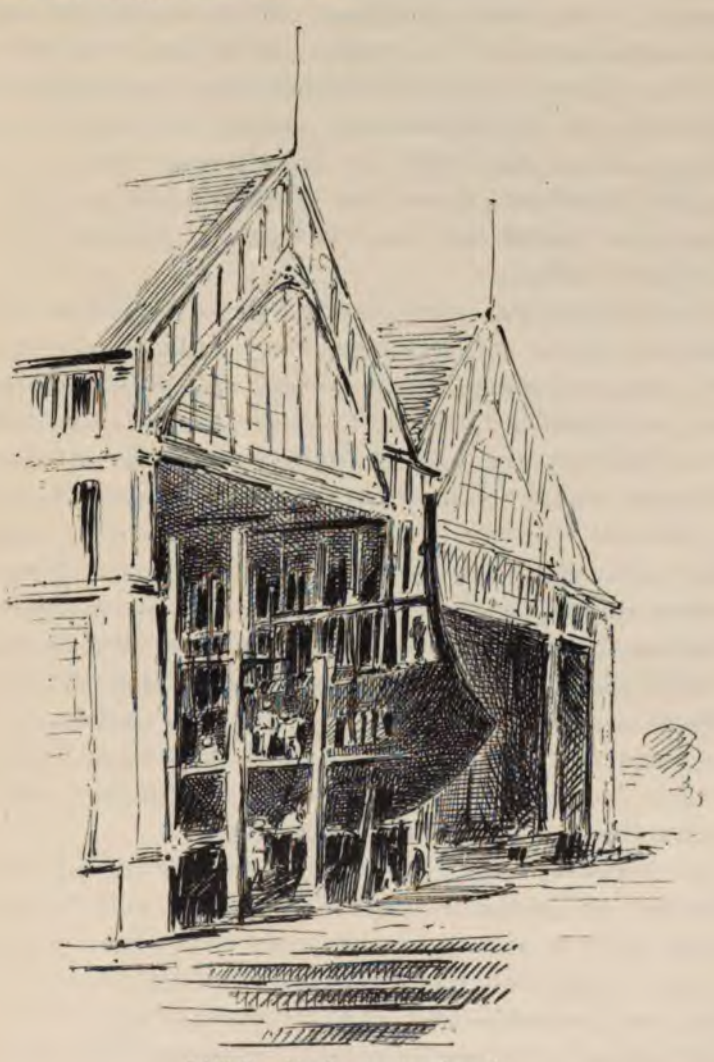
Das Marine-Museum, ein Attractionspunkt aller Besucher Polas, enthält eine Fülle sehenswerter Gegenstände von historischem, maritimem und wissenschaftlichem Werte; neben alten Schiffsmodellen und Waffen ruhen Reliquien der Flottenführer und verunglückter Schiffe der k. und k. Kriegs-Marine; das Tapferkeitszeugnis Tegetthoffs und verschiedene in Marocco, Syrien, im dänischen Krieg und bei Lissa erbeutete Trophäen erinnern an die Ruhmesthaten der Flotte, Sammlungen exotischer Waffen und die Original-Aquarelle der »Novara«-Reise an deren Friedensmissionen.

Zur Durchführung der Verwaltungsgeschäfte bestehen beim Arsenals-Commando die Verwaltungs-Abtheilung (mit der Arsenals-Rechnungskanzlei) und bei den einzelnen Betriebszweigen die Directions-Administrationen, sowie die bereits genannte Arsenals-Commission. Zur Verwaltungs-Abtheilung gehört auch eine Dienstbücher-Verwaltung, welche alle in Kraft stehenden Vorschriften, für den Dienstgebrauch normierten Publicationen und Lehrbehelfe, dann fast alle Drucksorten in Vorrath hält und verabfolgt, endlich deren Correcturen besorgt.

Die Arbeit im See-Arsenale dauert im Winter 7 Stunden täglich und steigert sich bis zu $9^1/_2$ Stunden im Sommer; bei Überzeit-Arbeit darf deren Dauer unter normalen Verhältnissen für einen Arbeiter 12 Stunden nicht übersteigen, nur bei ganz besonders dringlichen Arbeiten kann der Arbeiter — doch höchstens dreimal im Monate — durch 14 Stunden zur Arbeit herangezogen werden. Mittags wird eine 1—$1^1/_2$stündige Rast gehalten. Die Löhne sind recht gut, alle Überzeit-Arbeit wird extra vergütet, sämmtliche Arbeiter werden vom Marine-Ärar für Krankheit und Unfall versichert.

Österreichischen und ungarischen Staatsbürgern ist der Besuch des See-Arsenals auf Grund von Eintrittskarten gestattet, welche beim Arsenals-Commando ausgefolgt werden; Angehörige der bewaffneten Macht bedürfen, wenn sie in Uniform erscheinen, keiner Eintrittskarten. Sehenswert sind im Ausrüstungs-Arsenale das Ma-

rine-Museum, die Bootsbauer-Halle, der große Scherenkrahn, der Maschinensaal und die Torpedoboots-Anlage, im Constructions-Arsenale die Stapel und Docks.



Schiffs-Stapel im Constructions-Arsenale.

Unter mächtigen Dächern liegen die Stapel als eine mäßig geneigte, sich unter Wasser fortsetzende Ebene, welche mit den Einrichtungen für das Bauen und Ablaufen der Schiffe versehen

ist. Auf dem Mallboden (dem glatt gehobelten und schwarz angestrichenen Fußboden eines geräumigen Saales) werden die Schiffspläne in natürlicher Größe gezeichnet und mit Holz-Schablonen abgenommen; nach dieser Schablone erfolgt die Bearbeitung der Eisenconstructionen, die sich sodann Stück um Stück zum stattlichen Baue fügen. Sind die Verbände und Außenbeplankungen fertiggestellt, die Schraubenwellen, welche die Propeller tragen, eingezogen, so ist das Schiff zur Stapellassung bereit; die Montierung der Maschinen-, Kessel- und Geschütz-Anlagen, sowie das Anbringen der Gürtel- und Thurmpanzerung erfolgt erst nach dem Ablaufe des Schiffes.

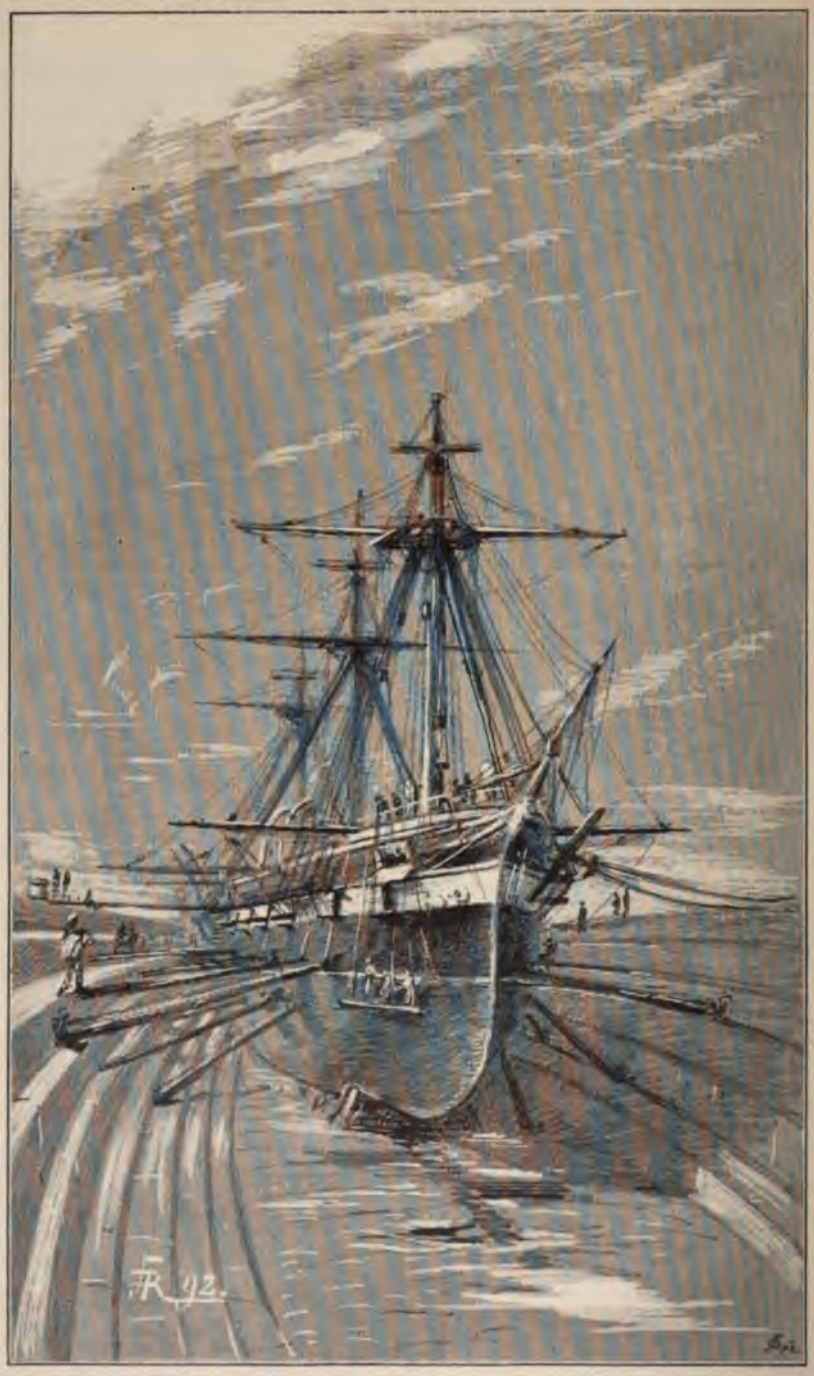
Zur Stapellassung wird das Gewicht des Schiffes, welches während des Baues auf den Kielklötzen, seitlichen Klötzen und Stützen ruhte, von diesen auf die Ablaufbahn (die Stapelschwellen) mittelst des Schlittens übertragen; dieser besteht aus kräftigen, hölzernen Schlittenkufen und den Aufklotzungen, die zwischen dem Schiffskörper und den Kufen eingebaut werden. Das oberste Stück der gleichfalls hölzernen Aufklotzungen, Polsterholz genannt, schmiegt sich vollkommen dem Schiff an; die beiderseitigen Aufklotzungen werden mit Ketten oder Tauen fest zusammengehalten; Rückhalttaue und kleine Stützen verhindern das vorzeitige Ablaufen des Schiffes. Kurz vor der Stapellassung treibt man die den Aufklotzungen eingefügten Keile tiefer ein und benässt die Verbindungstaue mit Wasser, wodurch das Schiff von den Kielklötzen abgehoben und nur mehr vom Schlitten getragen wird; die Stapelschwellen werden reichlich eingefettet.

Der Stapellauf selbst wird stets unter Beibehaltung althergebrachter, auf der ganzen Welt gleichartig beobachteter Ceremonien vollzogen, welche sich zu einem prunkvollen Feste vereinigen. Nach der Einsegnung des Schiffes werden die meisten Stützen entfernt, die Taufpathin gibt dem Neubaue seinen Namen und zerschellt mittelst einer mechanischen Vorrichtung die traditionelle Champagnerflasche am Buge des Schiffes, dessen stählerne Planken der perlende Schaumwein überrieselt; dann erfolgt der Befehl zum Stapellaufe. Die letzten Stützen fallen, das Rückhalttau wird gelöst, an der Stirnseite des Schlittengefüges drückt der Kolben

eines Locomobils, langsam geräth der Koloss ins Gleiten und immer rascher bewegt er sich mit seinem Schlitten über die rauchenden Stapelschwellen dem nassen Element entgegen; begeisterte Hurrahrufe der Festgäste und die patriotischen Weisen verschiedener Musikkapellen begleiten das Ablaufen. Das Heck taucht zuerst in die aufschäumenden Wellen, die Propeller werden vom Wasserwiderstande zur Drehung gebracht, bald schwimmt das ganze Schiff auf dem Meer; dröhnender Geschützsalut seiner anwesenden, festlich beflaggten Kameraden. in welchen sich die Hurrahs der Bemannungen mischen, begrüßt den neuen Gefährten.

Am entgegengesetzten Ende der Oliveninsel befinden sich die Docks, welche zum Trockenlegen der Schiffe bestimmt sind, damit an deren lebendem Werke gearbeitet werden könne; zu solchen Arbeiten zählen nicht nur Untersuchungen und eventuelle Reparaturen, sondern auch die periodischen Reinigungen des Schiffsbodens von den anhaftenden Pflanzen und Thieren. Für große, schwere Schiffe besitzt unsere Marine zwei Trockendocks, für leichtere ein Schwimmdock.

Trockendocks sind in das feste Land eingebaute Bassins, deren Dimensionen den Größen der in Betracht kommenden Schiffe entsprechen. Die Seitenenden und das Abschlussende bestehen aus terrassenförmig abgestuften Steinquadermauern, seewärts ist eine abschließbare Einfahrt gelassen, der Boden — die Docksohle — steht durch einen Canal mit dem Pumpenschacht in Verbindung, aus welchem kräftige Pumpen das Wasser entleeren können; die Einfahrt ist mit einem vorspringenden Rande — der Coulisse — versehen, an den sich das Schwimmthor mit beiden Steven und dem Kiel anpresst. Soll ein Schiff gedockt werden, so bringt man zuerst das Dockthor vor die Einfahrt und lässt es durch das Einströmen von Wasserballast entsprechend tief sinken; dann wird das Bassin ausgepumpt und auf der trockengelegten Docksohle — aus Kiel- und Kimmklötzen — ein der Schiffsform angepasstes Lager (ähnlich wie bei einem vom Stapel zu lassenden Schiffe) construiert. Sind diese Arbeiten beendet, so füllt man das Bassin, lässt das Schwimmthor (durch Auspumpen des Wasserballastes) steigen und schleppt es zur Seite: das Dock steht bereit. Das Schiff wird



Corvette »Donau« im Trockendock.

hierauf mit dem Buge voran in die Mittellinie des Docks geholt und über dem vorbereiteten Lager vertäut, das Dockthor quer vor die Einfahrt gebracht und versenkt; alle Pumpen werden angesetzt, worauf das Wasser rasch fällt. Sobald der Kiel aufzuruhen beginnt, holt man die Kimmklötze unter das Schiff und versichert es überdies durch Querstützen, welche vom Schiffe gegen die Dockwand geführt werden; diese Stützen liegen mit dem an der Dockwand verkeilten Ende etwas tiefer als mit dem anderen, damit beim Ausdocken das mit dem steigenden Wasser flott werdende Schiff sich selbst der Stützen entledigen könne. Für die Ausdockung füllt man das Bassin, hebt und entfernt das Schwimmthor, worauf das Schiff herausgeholt werden kann.

Anders beim Balancedock, welches ein hölzerner Kasten von großen Dimensionen mit einem flachen Boden und Seitenwänden an der Längsrichtung ist; das Innere dieses doppelwandigen Docks scheidet sich in 20 Abtheilungen, deren Communication durch Schleusen hergestellt werden kann; beim Füllen dieser Abtheilungen mit Wasser senkt sich das Dock, durch das Auspumpen wird es wieder gehoben. Zur Eindockung eines Schiffes bereitet man auf dem trocken liegenden (oberen) Boden des Balancedocks die Lagerung des betreffenden Schiffes vor, dann senkt man das Dock, bis das Schiff frei hereingeholt werden kann; duch Auspumpen des Wasserballastes hebt sich das Dock sammt dem Schiffe. Das Anbringen der Kimmklötze und Seitenstützen erfolgt wie beim Trockendock, auf den beiden Längswänden sind die Pumpen installiert. Zum Ausdocken wird der ganze Complex gesenkt, bis das Schiff schwimmt und verholt werden kann. Das Balancedock befindet sich für gewöhnlich in einem seichten, ausgemauerten Bassin, welches durch ein Schwimmthor abgeschlossen und sodann trocken gelegt wird, wenn am Schwimmdocke selbst Reparaturen vorzunehmen sind; für die Zeit des Ein- und Ausdockens der Schiffe muss das Schwimmdock aus dem Bassin in tieferes Wasser gebracht werden.

An das Balancedock schließt sich eine Schleifbahn, auf welcher Schiffe ans Land geholt werden können (z. B. für langwierige Reparaturen kleinerer Schiffe, für das Demolieren unbrauchbar ge-

wordener Hulks etc.); doch ist dieses Aufholen auch auf den Stapel möglich. Man bringt hiezu den vorbereiteten Schlitten unter das Schiff, worauf beide gleichzeitig mit Dampfwinden ans Land gezogen werden.

* * *

Von den in Pola sesshaften Hilfsorganen der Marine-Centralstelle sei zuerst das Marine-technische Comité genannt, welches alle maritim-technischen Wissenschaften verfolgt, deren Fortschritte verwertet, Erfindungen und Vorschläge prüft, Versuche beantragt und durchführt, Vorschriften und Pläne entwirft, endlich zur Abgabe fachtechnischer Gutachten berufen ist.

Das Marine-technische Comité steht unter der Leitung eines Flaggen-Officiers, dem ein Linienschiffs-Capitän als Stellvertreter beigegeben ist; es gliedert sich wie folgt:

1. Abtheilung für Schiffbau,
2. » » Maschinenbau,
3. » » Artillerie,
4. » » Torpedowesen,
5. » » Seeminenwesen,
6. » » Technologie und Elektrotechnik,
7. » » Hydrographie und Navigation.

An der Spitze der 4., 5. und 7. Abtheilung steht je ein See-Stabsofficier, die 1., 2., 3. und 6. Abtheilung werden in der Regel von dem rangsältesten Ingenieur des betreffenden Specialfaches geleitet; zur 6. Abtheilung gehört auch ein physikalisches Cabinet und ein photographisches Atelier.

Eine detaillierte Aufzählung der speciellen Aufgaben der einzelnen Abtheilungen würde zu weit führen und muss aus diesem Grunde unterbleiben.

Die maritim-technische Controls-Commission, unter dem Präsidium eines Contre-Admirals stehend, besorgt die technisch-ökonomische Controle der Gebarung mit dem Arsenals- und Schiffs-Materiale, des Betriebes der Maschinen-Anlagen marine-ärarischer Anstalten in Pola, dann der zu allen einschlägigen Arbeiten verwendeten Handkraft; sie hat überdies solche Maß-

nahmen zu beantragen, welche auf Erzielung größter Ökonomie gerichtet sind.

Der Wirkungskreis des Marine-Land- und Wasserbau-Amtes umfasst alle in und außerhalb Polas gelegenen, der Kriegs-Marine gehörigen Objecte des Land- und Wasserbaues in bautechnischer und administrativer Beziehung, somit: alle Gebäude, Eisenbahnverbindungen, Gas- und Wasserleitungen, Ufermauern, Quais, Krahne, Landfesten, Brücken, Docks, Werften, Stapel, Straßen, Canäle, Baum- und Parkanlagen, Brunnen, Forste, Grundcomplexe u. a. m. Im Rahmen dieses Bereiches gliedert sich die Amtsthätigkeit der genannten Behörde in den Ordnungs- und baupolizeilichen Dienst, den technischen Betriebsdienst und den ökonomisch-administrativen Dienst. Neben der fortlaufenden Erweiterung des See-Arsenals erstreckte sich der Land- und Wasserbau der Kriegs-Marine in den letzten Jahren vorwiegend auf die Errichtung von Arbeiter-Wohnhäusern und Mannschafts-Baracken, die Schaffung der Marine-Station Teodo, den Bau des marine-technischen Comités und der Bekleidungs-Werkstätte, der submarinen Schutzbauten in der Valle Vergarolla, endlich auf bestimmte Assanierungs-Vorkehrungen, welche nach der ausgedehnten Typhusepidemie des Jahres 1897 in Pola getroffen werden mussten.

Dem Marine-Sanitäts-Amt obliegt die oberste Leitung des gesammten Sanitätsdienstes am Land und am Bord der Schiffe; Chef dieses Amtes ist der rangshöchste Marine-Arzt, welchem auch die Leitung der wissenschaftlichen Fortbildung des marine-ärztlichen Officiers-Corps, die Überwachung aller Marine-Sanitäts-Anstalten und die Beurtheilung aller Pläne für Sanitätsbauten und Truppen-Unterkünfte vom Standpunkte der Hygiene zugewiesen ist. Das Sanitäts-Amt veröffentlicht alljährlich einen umfangreichen »statistischen Sanitäts-Bericht der k. und k. Kriegs-Marine«.

In den Wirkungskreis des Marine-Pfarramtes gehören alle im activen Dienste stehenden Angehörigen der Kriegs-Marine mit ihren Familien, die Zöglinge der Marine-Akademie und die Jungen. An der Spitze dieser Behörde steht der Marine-Pfarrer, welcher in Angelegenheiten der Seelsorge und des geistlichen Amtes an das apostolische Feld-Vicariat in Wien gewiesen ist;

neben der Ausübung der geistlichen Functionen, der Leitung und Überwachung des Seelsorgedienstes und des Religions-Unterrichtes an den öffentlichen Marine-Schulen, fällt ihm auch die Führung der Matrikeln für die Marine-Pfarrgemeinde zu.

Triest.

Das Seebezirks-Commando in Triest ist die oberste Marine-Behörde an der Reichsküste von der italienischen Grenze an der Mündung des Aussa-Flusses bis zum Cap Salvore an der Nordwestspitze Istriens, bei welchem der Amtsbereich des Hafen-Admiralates zu Pola beginnt; das Küstenbeschreibungs-Bureau, das Marine-Central-Archiv und das Kriegs-Marine-Ergänzungs-Bezirks-Commando Nr. 1 (Triest) sind gleichfalls in Triest stationiert und dem Seebezirks-Commando in bestimmtem Umfang unterstellt.

Seebezirks-Commandant ist ein Flaggen-Officier, welchem für die Erledigung der Amtsgeschäfte je eine Militär-, technische und Rechnungs-Abtheilung beigegeben ist; zu den obersten Aufgaben dieser Marine-Behörde gehört die technisch-ökonomische Überwachung der in und bei Triest auszuführenden Schiffs- und Maschinenbauten, für welche fallweise eine eigene Bauleitung aufgestellt wird.

In der Bucht von Muggia bei Triest liegen nämlich die Werften des Stabilimento tecnico triestino, das seit langen Jahren an der Schaffung der Neubauten unserer Flotte betheiligt ist; mit wenigen Ausnahmen wurden alle k. und k. Kriegsschiffe von diesem leistungsfähigen und tüchtigen Etablissement oder im Constructions-Arsenal in Pola erbaut. Die meisten Panzerschiffe und größeren Kreuzer stammen von der Werfte des Stabilimento tecnico, welchem auch die Construction der neuen 8340 Tonnen-Schlachtschiffe übertragen wurde.

Das Marine-Central-Archiv besorgt die Sammlung, Sichtung, Aufbewahrung und Erhaltung aller Schriften, Druckwerke, Karten, Pläne und Abbildungen, welche für die k. und k. Kriegs-Marine bleibenden Wert haben; es bewahrt auch je ein Exemplar aller Unterrichte, Reglements, Vorschriften u. s. f. auf. Dieser

Bestimmung entsprechend, gliedert sich das Central-Archiv in ein (militärisch-maritimes) Kriegs-, ein technisches und ein administratives Archiv.

Das Seebezirks-Commando befindet sich in der historischen Villa Necker, welche einst König Joachim Murat bewohnte; sie ist von einem prächtigen Park umgeben. Das Archiv, das Hafendepot und verschiedenes Material der Kriegs-Marine ist in dem südöstlichen Theile des alten Triester Hafens auf marine-ärarischem Grund untergebracht. Unweit hievon, beim großen Leuchtthurme, liegt eine Salutbatterie, welche von der Kriegs-Marine in Stand gehalten und bedient wird.

Fiume.

Die Marine-Akademie bezweckt die Heranbildung des Nachwuchses für das Seeofficiers-Corps durch eine auf vier Jahrgänge vertheilte militärisch-maritime Schulung; die Anzahl ihrer Zöglinge ist derzeit mit 130 festgesetzt. Die Aufnahme knüpft sich an ein bestimmtes Alter (für den I. Jahrgang zurückgelegtes 14, nicht überschrittenes 16. Lebensjahr — das 14. Jahr kann eventuell im ersten Quartale des betreffenden Schuljahres erreicht werden), die durch einen activen Marine- oder Militärarzt constatierte körperliche Tauglichkeit, die Vorbildung (für den I. Jahrgang 4 Classen einer Realschule oder eines Gymnasiums) und den Erfolg einer in Fiume an der Akademie abzulegenden Aufnahmsprüfung; sie erfolgt vorwiegend nur für den I. Jahrgang auf ganz- und halbfreie Ärarialplätze, auf Stiftungs- und Zahlplätze. Für die beiden letztgenannten Kategorien beträgt das jährliche Beköstigungs-Pauschale 800 Gulden, für einen halbfreien Ärarialplatz 400 Gulden, die Ausstattung der ausgemusterten Zahlzöglinge ist gleichfalls von den Angehörigen zu tragen.

Am 10. September jedes Jahres beginnen die Aufnahmsprüfungen, welchen eine neuerliche ärztliche Untersuchung vorangeht; von ihren Angehörigen begleitet, treffen die Bewerber ein, das den meisten neue und fesselnde Bild der rührigen Hafenstadt und der überwältigende Eindruck des Meeres spornen alle an, die

Prüfung mit bestem Erfolge zu bestehen. Beklommenen Herzens erwarten die Eltern das Ende des Examens, welches sich auf die Kenntnis der deutschen Sprache, auf Mathematik, Geographie, Geschichte und Naturwissenschaften erstreckt; die beiden erstgenannten Gegenstände werden auch schriftlich geprüft.

Wer seine Prüfung bestanden, wird sofort in den Stand der Akademie aufgenommen, mit Begeisterung und voll Freude legt er die neue, kleidsame Uniform an; die Erzählungen der am 14. September von der Übungsreise heimkehrenden Kameraden des 3. und 4. Jahrganges finden bei den Neueingetretenen ein dankbares Auditorium. Der erste Ausgang des Eingetretenen führt diesen zum Photographen — gilt es doch, den Angehörigen und Freunden ein Bild in der schmucken Seemannstracht zu senden, welche in der Haus-Adjustierung der Zöglinge copiert ist. Die Matrosenkappe mit der goldgestickten Kaiserkrone und dem Kappenbande »K. u. k. Kriegs-Marine«, das dunkelblaue Tuchhemd mit der dreifachen Reihe weißer Börtchen am Kragen finden mehr Anwert als die Parade-Uniform, welche aus einem schwarzen Tuch-Spencer, einer Officiers-Mütze (ohne Distinctionen, doch mit einer kleinen goldgestickten Krone geziert) und einem kurzen Säbel besteht.

Zöglinge der Marine-Akademie.

Allmählich gewöhnen sich die Zöglinge wieder an die Schulbank, fleißiges Studium beginnt; die große Anzahl der gelehrten Gegenstände und deren bedeutender Umfang können nur mit emsiger Ausdauer bewältigt werden, nach manchen trockenen Wissenschaften scheinen die maritimen Übungen gleich einer Zerstreuung. Hier wie auch sonst huldigt die Marine bei der Ausbildung ihres Personals dem bewährten Grundsatze, dass jeder Vorgesetzte durch eigene Erfahrung lernen soll, wie der Untergebene den Dienst zu verrichten hat.

Für den gewaltigen Umfang der Studien unserer Akademie-Zöglinge spricht am besten die Aufzählung der in mehrere Gruppen getheilten Unterrichtsgegenstände; es sind dies:

Allgemeine Bildungsgegenstände: Religion; deutsche, illyrische, italienische, französische oder englische Sprache; Geographie, Geschichte, Naturgeschichte, Physik und Mechanik, Chemie, Elementar-Mathematik, darstellende Geometrie, Elemente der Differential- und Integralrechnung, Freihandzeichnen und Schönschreiben;

Fachgegenstände: praktische Geometrie und Situationszeichnen, Nautik, Physiographie des Meeres, Seerecht, Artilleriewesen, Schiffbaukunde, Schiffsmaschinenlehre, Takelungslehre und Schiffsmanöver, Signalkunde, Seetaktik, Organisation der k. und k. Kriegs-Marine und des Heeres, Schiffshygiene, Militär-Geschäftsstil, Marine-Administration und Dienstreglement;

militärische und maritime Übungen: Infanterie-Exercieren und Gewehr-Scheibenschießen, Geschütz-Exercieren und Geschütz-Scheibenschießen, Segel-Exercieren, Rojen und Segeln mit Booten, praktische Handhabung der Dampfbarkasse-Maschine und Steuern unter Dampf, Rapier- und Säbelfechten;

besondere Kenntnisse und Geschicklichkeiten: Vorträge über gesellschaftlichen Verkehr, Turnen, Schwimmen, Tanzen, Gesang und Musik.

Die Vertheilung der vorgenannten Unterrichtsstoffe erfolgt durch den Lehrplan, welcher die Fachgegenstände vorwiegend den höheren Jahrgängen zuweist; in den mathematischen Gegenständen und der Nautik werden mit Rücksicht auf deren besondere Wichtigkeit die Zöglinge jedes Jahrganges in zwei Parallelclassen unterrichtet.

Als Lehrer der deutschen Sprache und Literatur, der Naturgeschichte und Chemie, der Geographie und Geschichte, der darstellenden Geometrie (der praktischen Geometrie und des Situations-Zeichnens), der Physik und Mechanik, sowie der Mathematik fungieren Professoren; alle übrigen Gegenstände werden von Seeofficieren (von Marine-Beamten und dem Seelsorger) gelehrt. Den Unterricht in fremden Sprachen und Leibesübungen ertheilen gleichfalls Officiere (Beamte) der Kriegs-Marine, zum Theile auch Officiere der Armee und Civillehrer.

Für den Unterricht in der darstellenden und praktischen Geometrie, in Physik, Chemie, den Naturwissenschaften, im Freihandzeichnen und in der Takelungskunde sind eigene Hörsäle, für die Leibesübungen ein geräumiger Turnsaal bestimmt; ein Exerciermast und eine gedeckte Batterie im Parke, dann die im nächstliegenden Akademie-Hafen verwahrten Ruder- und Dampfboote dienen für die maritimen und militärischen Übungen. Der Park enthält außerdem noch eine Kegelbahn, Spielplätze und schattige, immergrüne Lorbeerhaine, welche zur Erholung und Erheiterung in den Freistunden beitragen.

Zu den »großen« Tagen der Akademie gehören der Weihnachtsabend, der Osterurlaub und ein Ballfest im Fasching, zu den »kritischen« die Semestral-Prüfungen im Jänner und die Schlussprüfungen im Monate Juni. Gute Studienerfolge werden durch Verleihung von Auszeichnungen kenntlich gemacht; es sind dies auf den Revers des Spencers und in die Kragenecken des Bordhemdes genähte Goldlitzen, und zwar als »einfache« und »doppelte« je ein oder zwei Litzen, als »Vorzugs-Auszeichnung« zwei Litzen mit kleinen Marineknöpfen.

In der Zeit vom 1. Juli bis 15. September finden Instructionskreuzungen der Zöglinge am Bord einer gedeckten Corvette statt; der absolvierte I. Jahrgang nimmt an diesen im Juli theil und wird sodann vom absolvierten II. und III. Jahrgang abgelöst; die einmonatliche Kreuzung erstreckt sich auf die adriatische Küste und Inseln, die zweite, sechswöchentliche, führt auch nach näher gelegenen Hafenstädten des Mittelmeeres.

Die Zöglinge des IV. Jahrganges werden nach befriedigend abgelegter Schlussprüfung zu Seecadetten 2. Classe ernannt; Officiers-

säbel, Hut und Flottenrock liegen bereit — welcher Jubel, wenn das sehnlichst erwartete Ernennungstelegramm eintrifft!

Am nächsten Tage wird die neue Ausstattung zum erstenmal angelegt, Epauletten und Säbel funkeln und gleißen im goldigen Sonnenlichte, welches sich während der Feldmesse durch das dichte Laub der Bäume im Parke stiehlt; begeisterte, warmfühlende Jünglingsherzen schwören den Eid zur roth-weiß-rothen Flagge, die sie schützen und ehren, zu Sieg und Ruhm führen wollen. Wer da in die Zukunft sehen und voraussagen könnte, wie viele ihr Ziel erreichen oder in den Stürmen des Lebens untergehen werden? Die festliche Stimmung lässt aber keine trüben Gedanken aufkommen, die erste Stufe der militärischen Hierarchie ist erreicht, ehrliches Wollen und Streben vorhanden; mit frischem, fröhlichem Jugendmuthe treten die jüngsten der Seecadetten in ihre selbstgewählte Laufbahn ein, die Zukunft erscheint ihnen im rosigsten Lichte — die mit den steigenden Würden vereinigten Bürden, das struggle for life mit seinen Sorgen und Mühen liegen den Glücklichen so fern.

Sebenico.

In der südöstlichen Ecke des Centralhafens gab es vor Jahren einen sogenannten »Intelligenzwinkel« — in trautem Beisammensein lagen daselbst das Artillerie-Schulschiff (Fregatte »Adria« mit dem Bequartierungsschiffe »Feuerspeier«, der Ex-Panzerfregatte »Prinz Eugen«), das Schiffsjungen-Schulschiff »Schwarzenberg« und das Torpedo-Schulschiff »Velebich«. Pädagogische Gründe und die fortschreitende Erweiterung des See-Arsenals lösten den Intelligenzwinkel auf, als erstes zog das Torpedo-Schulschiff (1884) nach Fisella aus, zwei Jahre später folgte die Jungenschule, welche in Sebenico stationiert wurde, 1898 übersiedelte das Artillerie-Schulschiff nach der Bucht Vergarolla.

Als die alte »Schwarzenberg«, die bei Helgoland und Lissa wacker gekämpft hatte, baufällig wurde, kam an ihre Stelle nach Sebenico die Corvette »Dandolo«, auf welche der ruhmvolle Name der Vorgängerin übertragen wurde. Die Halbinsel Maddalena, dem Marine-Ärar gehörig, war einst ein kahler, steiniger Hügel, doch

cultivierte die schaffende Thätigkeit des anliegend vertäuten Schulschiffes im Laufe der Jahre das Terrain; Wege und Parkanlagen, Tennisplätze, Werkstätten, ein Stapeldach für Boote, Kohlendepots, Strand- und Wannenbäder entstanden, ein Quai wurde gebaut. Das Hauptschiff und seine wiederholt genannten Beischiffe (»Bravo«, »Camäleon« und »Artemisia«) bilden mit allem Zugehör eine kleine Welt für sich, welche abgeschieden und ruhig ihre Aufgaben erfüllt; nur das Einrücken des Hauptcontingentes der Schiffsjungen im Herbste, die am 1. April erfolgende Indienststellung der Beischiffe und fallweise Inspicierungen bringen regeres Leben in die gewöhnliche Eintönigkeit.

Schiffsjunge.

Zweck des Schiffsjungen-Institutes ist die Heranbildung tüchtiger Unterofficiere, welche sich noch in den Knabenjahren eine vortreffliche Grundlage militär-maritimen Wissens erwerben; aus allen Theilen der Monarchie strömen die Schüler zu, ein buntes Gemenge hinsichtlich Kleidung, Bildungsstufe und Sprache. Vor ihrer Berücksichtigung ist allerdings eine genaue Sichtung der betreffenden Aufnahmsgesuche nothwendig, denn ein großer Theil der Bewerber erweist sich als wenig geeignet: gewärtigte Robinsoniaden würden ausbleiben, der harte Dienst des Unterofficiers mit der Stellung der Eltern verglichen oft mit einer Enttäuschung verbunden sein. Die Kriegs-Marine ist überdies bestrebt, in weitesten Kreisen bekannt zu machen, dass das Jungeninstitut weder eine Correctionsanstalt noch zur Heranbildung von Officieren bestimmt ist.

Nach dem Eintritte des Schiffsjungen erfolgt dessen Einkleidung und Zutheilung zur Classe; die Schule währt zwei Jahre, nur für Analphabeten und unzureichend Vorgebildete besteht noch ein einjähriger Vorbereitungscurs. An der Spitze der Curse steht je ein Seeofficier, welchem als Lehrkräfte tüchtige Unterofficiere beigegeben sind; der Officier führt die Aufsicht, disponiert, befehligt die praktischen Übungen und greift auch, wenn dies wünschenswert erscheint, in den theoretischen Unterricht ein.

Die erzielten Resultate sind durchwegs vorzügliche, sie liefern der Marine eine beträchtliche Zahl verwendbarer, intelligenter und geschulter Unterofficiere, von denen mancher, der bei seinem Eintritte weder lesen noch schreiben konnte, nach zwölfjähriger Dienstzeit das Beamten-Certificat und mit diesem eine angesehene Stellung erwirbt.

Neben der anstrengenden Schulzeit fehlt es nicht an Erholung; eine gute Schiffsbibliothek versorgt die Wissbegierigen mit Büchern, eine aus den Jungen selbst zusammengestellte Tamburica-Kapelle erheitert die Zuhörer an den langen Winterabenden durch ihr ausgezeichnetes Spiel.

Die sommerlichen Übungskreuzungen mit den Beischiffen sind außerordentlich lehrreich, sie gewöhnen die Jungen an die See und den Schiffsdienst und legen in die jugendlich-empfänglichen Herzen den Grund zu lebenslänglichen schönen Erinnerungen und das Verständnis für die fesselnde Romantik des Seelebens.

In der zweiten Hälfte des Juni finden die Jahresprüfungen statt, als deren Ergebnis die Qualification zur Ernennung oder zum Vorrücken, beziehungsweise bei nicht geeigneten Schülern die Wiederholung des Curses bestimmt wird. Anfangs Juli beginnt die letzte, sechswöchentliche Kreuzung, welche sich auf die ganze Küste der Monarchie erstreckt und in Pola ihren Abschluss findet; nach Vornahme der Schießübungen mit Gewehren werden die Schiffsjungen des absolvierten II. Jahrganges als Marsgasten, Matrosen 1. und 2. Classe — je nach dem Prüfungserfolg — ausgemustert und assentiert, jene des I. Jahrganges mit kurzen Urlauben betheilt.

Die Beischiffe werden in Pola in Stand gesetzt und kehren anfangs September mit den vom Urlaub eingerückten und den zahlreichen neu eingetretenen Jungen nach Sebenico zurück.

Das Schiffsjungen-Schulschiff und seine Beischiffe.

Die zur Ausmusterung Gelangten erhalten gleichfalls ihren Urlaub, machen dann eine längere transoceanische Reise mit und treten nach dieser zur weiteren Ausbildung in die Specialitätencurse ein, wenn sie nicht schon auf der Reise selbst zu Steuerunterofficieren vorrückten.

Bocche di Cattaro.

Die buchtenreichen und malerischen Bocche di Cattaro bilden den zweiten Kriegshafen der Monarchie, in welchem die Kriegs-Marine zwei Stationen besitzt: in Castelnuovo befindet sich das Vertheidigungs-Bezirkscommando, in Teodo eine im Entstehen begriffene größere Anlage. Vor Teodo liegt ein Stationsschiff, das nebst zahlreichen anderen Aufgaben auch die mit Artikel 29 des Berliner Vertrages vom 13. Juli 1878 der österreichisch-ungarischen Monarchie übertragene Überwachung der See- und Hafenpolizei an der fürstlich montenegrinischen Küste während periodisch wiederkehrender Kreuzungen durchführt.

Aus dem sumpfigen Ackerboden in Teodo, den die Kriegs-Marine vor wenigen Jahren zur Schaffung einer Station acquirieren musste, hat sich mittlerweile ein hübscher Park entwickelt, vor dessen frischem Grün sich vier große Kohlenmagazine erheben. Bassins für Flottanten und Boote, Quais für die größten Schiffe, Aufholstapel und eine Brieftaubenstation sind entstanden, der Bau einzelner Reparaturs-Werkstätten sammt Annexen und Wohnhäusern steht bevor und wird nach Maßgabe der bewilligten Geldmittel gefördert.

Als Flottenstation sind die Bocche di Cattaro von großer Wichtigkeit, da sie nahe dem Südende unserer Küste und räumlich entfernt von Pola liegen; mit den der Heeresverwaltung bewilligten, namhaften Crediten wurde aus dem Golf eine fortificatorisch mächtige Stütze für eventuelle Operationen der Land- und Seemacht geschaffen, wobei die neuesten Fortschritte der einschlägigen Gebiete zur Anwendung kamen.

Budapest.

Die Haupt- und Residenzstadt Ungarns ist der Concentrationspunkt der Donau-Flottille, welche bei Altofen in einem Nebenarme

Das Schiffsjungen-Schulschiff und seine Beischiffe.

des mächtigen Stromes — gegenüber den Werften der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft — längs des Ufers vertäut liegt; das zur Instandhaltung und für den Wachdienst bestimmte Matrosen-Detachement ist in der sogenannten Altofener Kaserne bequartiert.

Während des Winters erfolgen die Bereitstellungen für die sommerlichen Ausrüstungen; Schiemannsarbeiten werden verfertigt, Signalübungen, Geschütz- und Gewehrexercitien vorgenommen. Manchmal wird die Ausbildung der Mannschaft unterbrochen, dann rückt das Detachement mit Arbeitsgeräthen aus und hackt das die Schiffe umgebende Eis auf, um diese vor der Beschädigung durch den Eisdruck zu bewahren. Die bedeutende Verschiedenheit der Schiffahrtsverhältnisse im Fluss und zur See muss der Mannschaft besonders beigebracht werden; an diesen Unterricht schließen sich — sobald die Donau eisfrei geworden — Ruder- und Steuerübungen im Strome, welche Geschicklichkeit und Flusskenntnis erheischen.

Mitte April trifft meistens der Befehl zur Indienststellung eines Monitors ein, die Bemannung ergänzen aus Pola kommende Leute, Commandant wird ein bereits stromkundiger Linienschiffs-Lieutenant. Nach erfolgter Ausrüstung befährt der Monitor die Donau zwischen der bairischen und serbischen Grenze, die Theiss bis Szolnok und die Save bis Sissek, welche Fahrten die Eingeschifften mit den Eigenthümlichkeiten der Navigation im Flusse bekanntmachen.

Vor allem anderen sind es die vom Seedienste verschiedenen Ausweichregeln, welche vorschreiben, dass die Schiffe einander für gewöhnlich backbord zu passieren haben, dass der Bergfahrer dem Thalfahrer ausweichen muss und dem Überholer wie dem Bergfahrer stets das bessere Wasser zu lassen ist. Ein bewährter Flusslotse begleitet den Monitor, die beständigen Veränderungen des Strombettes werden in den Detailkarten sorgfältig verzeichnet; neuentstandene Haufen (Bänke) bilden jedoch seltener Anlass zu unangenehmen Situationen, als wenn der Steuermann bei scharfen Biegungen oder beim Wenden dem Commandanten das ominöse »Ausdraht!« zuruft und hiemit anzeigt, dass er das Steuer ganz auf die Seite gelegt hat und die Lenkung des Schiffes nunmehr auf die Maschine angewiesen ist.

In den angelaufenen Uferstädten wird der Monitor gebürend angestaunt, von zahlreichen Besuchern eingehend besichtigt und oftmals hört man die Frage, wie dieses breite und schwere Schiff durch das Eiserne Thor passieren konnte; die militärischen Exercitien der Bemannung, die Projectoren-Übungen und die schmucken Uniformen bilden zugkräftige Attractionspunkte.

Die Schießübungen werden bei Ercsi, stromab von Budapest, absolviert, woselbst das rechte Flussufer steil und hoch ansteigt; das Patrouillenboot, von Fall zu Fall in Dienst gestellt, übt Torpedo-Angriffe und vermag seines geringeren Tiefganges wegen auch die Nebenflüsse der Save zu befahren.

Im Kriege wird es der Donau-Flottille, welche im Jahre 1898 zum erstenmal in ihrer Gesammtheit ausgerüstet war, wiederholt beschieden sein, vortheilhafte Dienste zu leisten; sie kann speciell Flussübergänge schützen oder verhindern und den Brückenschlag ermöglichen. Wenngleich ihre Vergrößerung minder wichtig ist, wie jene der zur See unterhaltenen Flotte, wird im Laufe der kommenden Jahre doch auch an eine solche gedacht werden müssen.

Mit den vorstehend abgeschlossenen Schilderungen der Marine-Stationen und Schulschiffe ist der beabsichtigte Umfang dieses Buches erschöpft, obschon noch Vieles über unsere Kriegs-Marine zu sagen wäre und Manches sich in ausführlicherer Form geben ließe. Einzelne, in früheren Jahren erschienene, vortreffliche Beschreibungen von transoceanischen Reisen und die theils vollendeten, theils ihrer Ausgabe entgegenreifenden Bände der »Geschichte der k. und k. Kriegs-Marine« vermögen jene Details zu bieten, welche entweder zur Ergänzung der Lücken der vorhergehenden Abschnitte oder zur Information über die Entwicklung der österreichisch-ungarischen Seemacht dienen können.

Die kommende Jahrhundertswende steht unter dem Zeichen des Ausbaues aller Flotten, die Seeschiffahrt nimmt einen mächtigen Aufschwung, das Bedürfnis nach Orientierung auf diesen, in unserem

Vaterlande durch Jahrhunderte vernachlässigten Gebieten wird von Tag zu Tag reger.

Auffallend ist es, dass gerade jene militärischen Großmächte, welche seit Einführung der allgemeinen Wehrpflicht infolge des bedeutend zunehmenden Heeresbudgets großen finanziellen Anforderungen gegenüberstehen, sich trotzdem zu einer kräftigen Vermehrung und Ausgestaltung der Flotte entschließen mussten; der bewaffnete Friede hat auch das Seekriegswesen zu einem Gipfelpunkte vorbereitender Thätigkeit erhoben. Dieser scheinbare Verstoß gegen die altbewährten Grundsätze von der Ökonomie der Kräfte lässt sich aber durch Gründe überzeugendster Natur erklären, welche in England seit langer Zeit, auf dem Continente vorwiegend erst in den letzten Jahren als unwiderlegbar erkannt wurden.

An geschichtlichen Beispielen für die Nothwendigkeit einer genügend starken Seemacht hat es nie gefehlt; von den Karthagern an, deren europäischer Siegeslauf zu Ende gieng, als sie die Herrschaft über das Meer verloren, bis zum großen Corsen, der eine Welt bezwang, gegen Englands Flotte aber ohnmächtig blieb, zeigte es sich oft genug, dass die Wohlfahrt und Größe eines Staates mit seiner maritimen Wehrmacht geradezu verknüpft ist. Während die Städte Genua, Pisa und Venedig zur Blütezeit ihrer Flotten im Mittelmeere dominierten und Reichthümer sammelten, erlitt das heilige römische Reich deutscher Nation trotz seines bedeutenden Umfanges mangels einer Seemacht manche moralische und thatsächliche Einbuße. So blieb es zu allen Zeiten, erst kürzlich bewies der spanisch-amerikanische, vor diesem der japanisch-chinesische Krieg neuerdings und überzeugend den Wert überlegener Waffen zur See.

Häufige Landkriege im Herzen Europas, innerpolitische Schwierigkeiten der mitteleuropäischen Staaten, das Vorwiegen der Agricultur und die hiedurch begründete Aversion gegen jedwede überseeische Conquistadoren-Politik hielten in früheren Perioden die Entwicklung der meisten Flotten in bescheidenen Grenzen; man gewöhnte sich an den Gedanken der britischen Suprematie auf allen Meeren und strebte nur eine für die Küstenvertheidigung

oder zur Bekämpfung der Seeräuber genügende maritime Wehrmacht an.

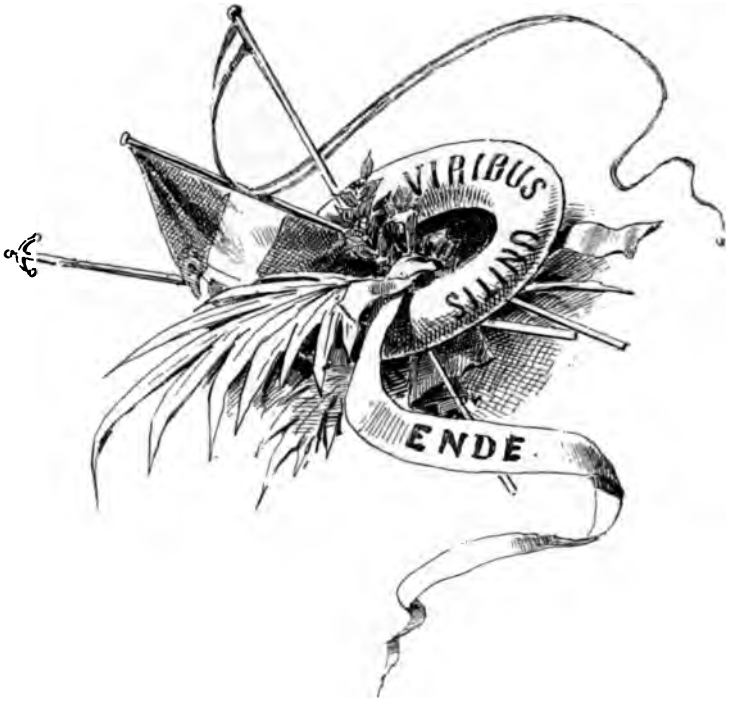
Heute liegen die Dinge ganz anders. Die industrielle Überproduction und die Nothwendigkeit eines Austausches der Erzeugnisse des Gewerbefleißes gegen Agrumen und sonstige Bodenproducte führt zu gesteigerter Beachtung der Schiffahrt, welche auf den leichten und billigen See-Communicationen den Austausch bewirken kann, endlich neben der fortdauernden, minder bedeutenden territorialen auch zu einer für den Nationalreichthum ausschlaggebenden wirtschaftlichen Expansion. Diese ist aber für die europäischen Staaten mit der Förderung des Seehandels innig verknüpft, welcher als Basis und Stütze der fortschreitenden Entwicklung der Kriegsflotte dringend bedarf; das Interesse am Gedeihen der genannten Factoren, die Erfolge und Errungenschaften ihrer gemeinsamen, emsigen und zielbewussten Thätigkeit lenken den Blick ins Weite, sie eröffnen das Verständnis für jene groß angelegten Aufgaben des Staates, deren Lösung allein im Stande ist, zur Wohlfahrt und Blüte zu führen. Es sind daher die maritimen Bestrebungen der Staaten nicht nur Massenansammlungen von Schiffen zu Kriegszwecken, sondern auch als unvermeidliche Folgewirkungen bedeutender unaufhaltsamer Veränderungen im wirtschaftlichen Leben aufzufassen.

Diese allgemeinen Folgerungen gelten ebenfalls für die Flotte Österreich-Ungarns, welche jederzeit bestrebt war und bleibt, in den weiten Grenzen ihres Wirkungskreises zur Größe und Wohlfahrt der Monarchie beizutragen. Will diese im Rathe der Völker und auf den Gebieten des allgemeinen ökonomischen Wettbewerbes nicht ganz und gar zurückstehen, so muss unserer Flotte jene Berücksichtigung zutheil werden, welche sie im Krieg und Frieden durch wackeres Ringen und Schaffen redlich verdient hat, die ihr aber von manchen Seiten lange Jahre versagt geblieben ist.

An der See liegt auch Österreich-Ungarns Zukunft. — Die Erkenntnis dieser Thatsache und des bis zur Gegenwart fast unbeachtet gebliebenen, bedeutenden Wertes unserer Meeresküste reift nun allmählich heran, möge sie dem Vaterlande goldene Früchte tragen.

Der Pflichten bewusst, in eifriger Erfüllung ihrer Friedens-

mission und immerdar bereit zu opfermuthigem Kampfe, stolz auf die errungenen Sympathien und eingedenk des erhabenen Wahlspruches unseres erlauchten und weisen Monarchen, sieht die Kriegs-Marine hoffnungsvoll der Zukunft entgegen:



ANHANG.

Flottenliste.

Abkürzungen.

Bei der Bestückung:

Römische Ziffern bedeuten die Anzahl, arabische das Caliber (in *cm*) der Geschütze.

A = Armstrong-
K = Krupp-
Sk = Skoda-
U = Uchatius-
W = Wahrendorf-
Sl = Schnellade-
} Geschütze.

Sf = Schnellfeuer-Kanonen, Caliber unter 12 *cm*.

l = 7 *cm*-Bootsgeschütze, bei älteren Schiffen auch 9 *cm*-Beigeschütze.

Beim Baumaterial:

St = Stahl.
E = Eisen.
ESt = Stahlschiff mit eiserner Außenbeplankung.
C = Compositschiff (eisernes Gerippe mit hölzerner Außenbeplankung).
H = Holz.

In der Anmerkung:

WR.-Kessel = Wasserrohr-Kessel.
NSt.-Panzer = Nickelstahl-Panzer.

Im »Bemannungsstand« ist Stab und Mannschaft inbegriffen.

Kreuzer.

Gattung	Name	Bemannungsstand	Länge (in Meter)	Breite (in Meter)	Mittlerer Tiefgang (in Meter)	Deplacement in Tonnen	Indicierte Pferdekräfte	Gürtel-Panzer (in Millimeter)	Thurm-Panzer (in Millimeter)	Querwand-Panzer (in Millimeter)	Deck-Panzer (in Millimeter)	Bestückung	Fahrgeschwindigkeit (Seemeilen)	Baumaterial	Stapellauf	Anmerkung
Rammkreuzer	Kaiser Karl VI.	—	119	17	6·2	6250	12.000	220	200	200	32	II 24 K Sl; VIII 15 K Sl; II l; XX Sf.	20	St.	1898	WR.-Kessel NSt.-Panzer
	Kaiserin und Königin Maria Theresia	498	107	16	6·5	5200	9000	100	100	100	57	II 24 K; VIII 15 K Sl; II l; XX Sf.	19	St.	1893	Stahlpanzer
	Kaiserin Elisabeth	424	98	15	5·7	4000	8000	—	90	—	57	II 24 K; VI 15 K; II l; XV Sf.	18	St.	1890	Stahlpanzer
	Kaiser Franz Joseph I.	432	98	15	5·6	4000	8000	—	90	—	57	II 24 K; VI 15 K; II l; XVII Sf.	18	St.	1889	Stahlpanzer
Torpedoschiffe	Zenta	292	92	12	4·3	2300	7000	—	—	—	50	VIII 12 Sk Sl; XII Sf.	20	St.	1897	WR.-Kessel
	B	292	92	12	4·6	2400	7000	—	—	—	50	VIII 12 Sk Sl; XII Sf.	20	St.	1899	WR.-Kessel, hölzerne Außenbeplankung
	C	292	92	12	4·3	2300	7000	—	—	—	50	VIII 12 Sk Sl; XII Sf.	20	St.	Im Baue	WR.-Kessel
	Tiger	194	71	10	4·7	1675	4000	—	—	—	—	IV 12 K; X Sf.	18	St.	1887	—
	Panther	172	69	10	4·3	1530	4000	—	—	—	—	II 12 K Sl; X Sf.	18	St.	1885	—
	Leopard	172	69	10	4·3	1530	4000	—	—	—	—	II 12 K Sl; X Sf.	18	St.	1885	—
	Lussin	148	61	8	3·7	1000	900	—	—	—	38	II 15 K; I l; VII Sf.	12	St.	1883	WR.-Kessel
	Sebenico	146	57	8	3·7	890	900	—	—	—	38	V l; VII Sf.	12	St.	1882	
	Spalato	143	55	8	3·7	840	800	—	—	—	38	V l; VII Sf.	12	St.	1879	Beischiff der Artillerie-Schule
	Zara	147	55	8	3·7	840	800	—	—	—	38	V l; VII Sf.	12	St.	1879	Beischiff der Torpedo-Schule

I. Schiffe der Flotte.

Schlachtschiffe.

Gattung	Name	Bemannungsstand	Länge (in Meter)	Breite (in Meter)	Mittlerer Tiefgang (in Meter)	Deplacement in Tonnen	Indicierte Pferdekräfte	Gürtel-Panzer (in Millimeter)	Thurm- (oder Casematt-)Panzer (in Millimeter)	Querwand-Panzer (in Millimeter)	Deck-Panzer (in Millimeter)	Bestückung	Fahrgeschwindigkeit (Seemeilen)	Baumaterial	Stapellauf	Anmerkung
Thurmschiffe	I	—	113	19·6	7·1	8340	11.900	250	250	250	66	III 24 Sl; XII 15 Sl; II 1; XXIV Sf.	18	St.	Im Baue	NSt.-Panzer
	II	—	113	19·6	7·1	8340	11.900	250	250	250	66	III 24 Sl; XII 15 Sl; II 1; XXIV Sf.	18	St.	Im Baue	WR.-Kessel
	Kronprinz Erzherzog Rudolf	440	90	19	7·4	6870	6500	305	279	254	69	III 30·5 K; VI 12 K Sl; II 1; XV Sf.	16	St.	1887	Compound-panzer
	Monarch	426	93	17	6·4	5550	8000	270	270	200	60	IV 24 K Sl; VI 15 K Sl; II 1; XVI Sf.	17	St.	1895	NSt.-Panzer
	Wien	426	93	17	6·4	5550	8000	270	270	200	60	IV 24 K Sl; VI 15 K Sl; II 1; XVI Sf.	17	St.	1895	
	Budapest	426	93	17	6·4	5550	8000	270	270	200	60	IV 24 K Sl; VI 15 K Sl; II 1; XVI Sf.	17	St.	1896	NSt.-Panzer WR.-Kessel
	Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie	423	85	17	6·6	5060	8000	230	203	—	25	II 30·5 K; VI 15 K; II 1; XIII Sf.	16	St.	1887	Compound-panzer
Casemattschiffe	Tegetthoff	565	87	19	7·6	7390	8000	369	369	304	76	VI 24 K; V 15 K Sl; II 1; XIX Sf.	15	St.	1878	1893 neue Maschinen u. Artillerie
	Custoza	551	92	18	7·5	7060	4400	229	177	152	37	VIII 26 K; VIII 1; XI Sf.	14	E.	1872	
	Erzherzog Albrecht	533	88	17	6·7	5940	3600	203	177	152	37	VIII 24 K; VIII 1; XI Sf.	13	E.	1872	Schmied-eisen-Panzer
	Don Juan d'Austria	430	73	15	6·2	3550	2700	203	156	119	25	VIII 21 K; VI 1; XI Sf.	13	E.	1875	
	Kaiser Max	430	73	15	6·2	3550	2700	203	156	119	25	VIII 21 K; VI 1; XI Sf.	13	E.	1875	
	Prinz Eugen	430	73	15	6·2	3550	2700	203	156	119	25	VIII 21 K; VI 1; XI Sf.	13	E.	1877	

Kreuzer.

Gattung	Name	Bemannungsstand	Länge (in Meter)	Breite (in Meter)	Mittlerer Tiefgang (in Meter)	Deplacement in Tonnen	Indicierte Pferdekräfte	Gürtel-Panzer (in Millimeter)	Thurm-Panzer (in Millimeter)	Querwand-Panzer (in Millimeter)	Deck-Panzer (in Millimeter)	Bestückung	Fahrgeschwindigkeit (Seemeilen)	Baumaterial	Stapellauf	Anmerkung
Rammkreuzer	Kaiser Karl VI.	—	119	17	6·2	6250	12.000	220	200	200	32	II 24 K Sl; VIII 15 K Sl; II l; XX Sf.	20	St.	1898	WR.-Kessel NSt.-Panzer
	Kaiserin und Königin Maria Theresia	498	107	16	6·5	5200	9000	100	100	100	57	II 24 K; VIII 15 K Sl; II l; XX Sf.	19	St.	1893	Stahlpanzer
	Kaiserin Elisabeth	424	98	15	5·7	4000	8000	—	90	—	57	II 24 K; VI 15 K; II l; XV Sf.	18	St.	1890	Stahlpanzer
	Kaiser Franz Joseph I.	432	98	15	5·6	4000	8000	—	90	—	57	II 24 K; VI 15 K; II l; XVII Sf.	18	St.	1889	Stahlpanzer
Torpedoschiffe	Zenta	292	92	12	4·3	2300	7000	—	—	—	50	VIII 12 Sk Sl; XII Sf.	20	St.	1897	WR.-Kessel
	B	292	92	12	4·6	2400	7000	—	—	—	50	VIII 12 Sk Sl; XII Sf.	20	St.	1899	WR.-Kessel, hölzerne Außenbeplankung
	C	292	92	12	4·3	2300	7000	—	—	—	50	VIII 12 Sk Sl; XII Sf.	20	St.	Im Baue	WR.-Kessel
	Tiger	194	71	10	4·7	1675	4000	—	—	—	—	IV 12 K; X Sf.	18	St.	1887	—
	Panther	172	69	10	4·3	1530	4000	—	—	—	—	II 12 K Sl; X Sf.	18	St.	1885	—
	Leopard	172	69	10	4·3	1530	4000	—	—	—	—	II 12 K Sl; X Sf.	18	St.	1885	—
	Lussin	148	61	8	3·7	1000	900	—	—	—	38	II 15 K; I l; VII Sf.	12	St.	1883	WR.-Kessel
	Sebenico	146	57	8	3·7	890	900	—	—	—	38	V l; VII Sf.	12	St.	1882	
	Spalato	143	55	8	3·7	840	800	—	—	—	38	V l; VII Sf.	12	St.	1879	Beischiff der Artillerie-Schule
	Zara	147	55	8	3·7	840	800	—	—	—	38	V l; VII Sf.	12	St.	1879	Beischiff der Torpedo-Schule

Torpedo-Fahrzeuge.

Name	Bemannungs-stand	Länge (in Meter)	Breite (in Meter)	Mittlerer Tiefgang (in Meter)	Deplacement (in Tonnen)	Indicierte Pferde-kräfte	Bestückung	Fahr-geschwindigkeit (Seemeilen)	Baumaterial	Stapellauf	Anmerkung
Magnet	76	67	8·2	3·3	510	5000	VI Sf.	26	St.	1896	
Satellit	84	67	8·1	2·8	510	4000	IX Sf.	23	St.	1892	
Trabant	84	67	8·0	2·4	540	3500	X Sf.	20	St.	1890	
Planet	84	64	7·0	2·5	480	3500	X Sf.	20	St.	1889	
Blitz	66	59	6·8	2·1	360	2600	IX Sf.	21	St.	1888	
Komet	66	59	6·8	2·1	360	2600	IX Sf.	21	St.	1888	
Meteor	66	57	6·8	2·5	350	2600	IX Sf.	21	St.	1887	

Torpedoboote.

Gattung	Name	Bemannungs-stand	Länge (in Meter)	Breite (in Meter)	Tiefgang achter (in Meter)	Deplacement (in Tonnen)	Indicierte Pferdekräfte	Bestückung	Fahr-geschwindigkeit (Seemeilen)	Stapellauf	Anmerkung
Hochsee (6)	Natter	21	45·9	5·3	1·5	134	1800	II Sf.	26	1896	Typ Schichau; WR.-Kessel
	Viper									1896	
	Cobra		44·8	4·5	2·6	107				1898	Typ Yarrow; WR.-Kessel
	Kígyó									1898	
	Boa									1898	
	Python									1898	

Gattung	Name	Bemannungsstand	Länge (in Meter)	Breite (in Meter)	Tiefgang achter (in Meter)	Deplacement (in Tonnen)	Indicierte Pferdekräfte	Bestückung	Fahrgeschwindigkeit (Seemeilen)	Stapellauf	Anmerkung
1. Classe (24)	Adler	91	39·6	4·0	1·3	95	825		19	1886	Yarrow
	Falke						825		19	1886	
	Kibitz						1000		19·5	1892	Schichau-Typ. »Rabe« WR.-Kessel
	Flamingo						900		19	1890	
	Gaukler						900		19	1890	
	Harpie						900		19	1890	
	Secretär						900		19	1890	
	Krähe		39·0	4·5	1·0	78	1000	II Sf.	19·5	1889	
	Kuckuck						1000		19·5	1889	
	Marabu						900		19	1889	
	Weihe						900		19	1889	
	Star						1000		19·5	1889	
	Rabe						1000		19·5	1888	
	Elster						1000		19·5	1888	
2. Classe (31)	XXIII bis XXXIX	10	36·0	4·4	1·0	64	700	II Sf.	18	1887 bis 1891	Arsenal-Typ.
	XI–XXII	12	32·6	3·5	0·9	47	600	I Sf.	17	1883 bis 1887	Yarrow-Typ.
	IX, X		30·0	3·3	0·9	37	450	I Sf.	17	1881	
3. Classe (7)	II–VIII	10	26·6	2·9	0·8	27	300	—	15	1878 bis 1881	Thornycroft-Typ.
1. Classe	Ibis	91	39·0	4·5	1·0	78	1000	II Sf.	19	1886	Schichau-Typ.
	Kranich									1887	
	Reiher									1887	
	Würger									1887	
	Bussard									1886	
	Condor									1886	
	Geier									1886	
	Habicht									1886	
	Sperber									1886	
	Uhu									1886	

Trainschiffe.

Gattung	Name	Bemannungsstand	Länge (in Meter)	Breite (in Meter)	Mittlerer Tiefgang (in Meter)	Deplacement (in Tonnen)	Indicierte Pferdekräfte	Bestückung	Fahrgeschwindigkeit (Seemeilen)	Baumaterial	Stapellauf	Anmerkung
Torpedo-Depotschiff	Pelikan	198	85	12·6	4·7	2430	4000	II 15 U; VIII Sf.	18	St.	1891	Als Yacht verwendbar
Werkstätten-Schiff	Cyclop	89	70	9·0	5·0	2150	850	II l.	10	E.	1871	
Material-Transportschiff	Pola	67	51	9·0	4·3	910	650	II l.	8	H.	1870	

Flusschiffe.

Gattung	Thürme	Name	Bemannungsstand	Länge (in Meter)	Breite (in Meter)	Mittlerer Tiefgang (in Meter)	Deplacement (in Tonnen)	Indicierte Pferdekräfte	Panzer (in Millimeter) Gürtel-	Thurm-	Deck-	Bestückung	Fahrgeschwindigkeit (Seemeilen)	Baumaterial	Stapellauf	Anmerkung
Monitor	2	Körös	76	54	9·0	1·2	448	1200	50	75	19	II 12 K; IV Sf.	10	St.	1892	
»	2	Szamos	76	54	9·0	1·2	448	1200	50	75	19	II 12 K Sl; IV Sf.	10	St.	1892	
»	1	Leitha	63	50	8·0	1·1	310	700	44	50	25	I 12 K Sl; III Sf.	8	ESt.	1871	Im Jahre 1894 reconstruiert
»	1	Maros	63	50	8·0	1·1	310	700	44	50	25	I 12 K Sl; III Sf.	8	ESt.	1871	
Patrouillenboot	—	a	11	22	3·5	0·8	30	200	—	—	—	I Sf.	9	St.	1894	
Torpedoboot	—	I	10	21	2·7	0·5	7·5	90	—	—	—	—	12	St.	1878	

Schiffe für den Missions-, Stations- und Küstendienst.

Gattung	Name	Bemannungsstand	Länge (in Meter)	Breite (in Meter)	Mittlerer Tiefgang (in Meter)	Deplacement (in Tonnen)	Indicierte Pferdekräfte	Bestückung	Fahrgeschwindigkeit (Seemeilen)	Baumaterial	Stapellauf	Anmerkung
Fregatte	Laudon	480	77	14	6·3	3430	2600	XV 15 K; II l; VII Sf.	13	C.	1873	Vollschiff-Takelage
Gedeckte Corvetten	Donau	332	70	13	6·0	2340	1800	X 12 U; I l; IV Sf.	12	C.	1893	
	Saida	333	71	13	5·8	2440	1800	XI 15 U; I l.	12	C.	1878	
Glattdecks-Corvetten	Aurora	211	59	10	4·9	1340	800	II 15 W; V l; II Sf.	11	C.	1873	Bark-Takelage
	Frundsberg	211	59	10	4·9	1340	800	II 15 W; V l; II Sf.	11	C.	1873	
	Zrinyi	210	59	10	4·9	1340	600	II 15 W; V l; II Sf.	9	C.	1871	
Kanonenboote	Hum	129	53	9	3·8	900	600	IV 15 W; I l.	13	H.	1861	Barkschoner-Takelage
	Albatros	109	46	8	3·4	570	400	II 15 W; I l.	8	C.	1873	Bark-Tagelage ohne Oberbramsegel
	Nautilus	109	46	8	3·4	570	400	II 15 W; I l.	8	C.	1873	
	Kerka	102	45	8	3·4	540	250	II 15 W; I l.	9	C.	1860	Barkschoner-Takelage
Raddampfer	Miramar	153	82	10	4·3	1830	2000	II l.	15	E.	1872	kaiserliche Yacht
	Andreas Hofer	70	54	10	3·4	850	350	II l.	10	H.	1873	—
	Taurus	76	52	8	2·0	550	550	V l.	10	E.	1877	—
	Fantasie	46	54	5	1·9	330	400	—	13	E.	1858	Admirals-Yacht

Segel-Beiboote der Escadre: Schoner »Sophie« und »Lily«, Kutter »Marcella«.

Segel-Beiboot der Marine-Akademie: Kutter »Blackcock«.

II. Schiffe für specielle Zwecke und Servitutschiffe.

Gattung	Name	Bemannungsstand	Länge (in Meter)	Breite (in Meter)	Mittlerer Tiefgang (in Meter)	Deplacement (in Tonnen)	Indicierte Pferdekräfte	Bestückung	Fahrgeschwindigkeit (Seemeilen)	Baumaterial	Stapellauf	Anmerkung
Casemattschiff	Kaiser	578	77	18	7·4	5800	3200	X 23 A; VIII l; XI Sf.	12	H.	1871	Gürtel- und Reduitpanzer
Fregatte	Radetzky	310	77	14	6·3	3430	3500	XV 15 K; II l; VII Sf.	14	C.	1872	derzeit Hauptschiff der Artillerie-Schule
Schleppdampfer	Triton	31	33	6·4	2·1	180	300	II l.	9	H.	1875	Raddampfer
	Dromedar	28	32	5·4	1·9	175	300	III Sf.	10	St.	1891	—
	Hippos	19	30	4·7	2·0	97	250	III Sf.	12	St.	1888	—
	Büffel	19	30	4·7	2·0	97	250	III Sf.	12	St.	1888	—
Pumpenschiffe	Gigant	25	33	6·4	2·8	260	400	—	11	St.	1889	—
	Pluto	18	27	5·3	2·3	99	200	—	11	St.	1897	—
Minenlegungs-Dampfer	Salamander	24	39	8·1	1·5	268	300	—	10	St.	1891	—
Cisternenschiffe	Najade	29	48	7·8	2·7	554	500	—	9	St.	1891	—
	Nymphe	11	27	6·7	1·9	230	95	—	9	St.	1894	—

III. Schulschiffe und deren Beischiffe.

Schule	Hauptschiff	Seegehende Beischiffe	Anmerkung
Artillerie	Fregatte »Radetzky« (s. unter II.)	Torpedoschiff »Spalato« (s. unter I., Kreuzer). Kanonenboot »Sansego«: 350 *t*, 260 ind. Pferdekräfte, 6 Geschütze.	Bequartierungsschiff »Erzherzog Ferdinand Max«, 5140 *t*, 6 schwere Geschütze.
Torpedo	Hulk »Alpha« (Ex-Raddampfer »Greif«) 1370 *t*	Torpedoschiff »Zara« (s. unter I., Kreuzer).	
Schiffsjungen	Hulk »Schwarzenberg« (Ex-Corvette »Dandolo«) 1670 *t*	Segelbriggs: »Camäleon«, 200 *t*, II l; »Artemisia«, 150 *t*, II l. Segelschoner »Bravo«, 200 *t*, II l.	
Matrosen	Segelschoner (Ex-Kanonenboot) »Möve«, 370 *t*, II l.		

IV. Hulks.

(Ex-) Fregatten	»Novara«, »Bellona«.
» Corvette	»Fasana«.
» Kanonenboote	»Narenta«, »Grille«.
» Raddampfer	»Elisabeth«.
» Panzerfregatte	»Habsburg«.

Rangsclasse	Seeofficiere*)	Marine-Geistliche	Marine-Auditore	Marine-Ärzte
III. (Feldzeugmeister)	Admiral	—	—	—
IV. (Feldmarschall-lieutenant)	Vice-Admiral	—	—	—
V. (Generalmajor)	Contre-Admiral	—	—	Admiral-Stabsarzt
VI. (Oberst)	Linienschiffs-Capitän	—	Oberst-Auditor	Marine-Oberstabsarzt 1. Classe
VII. (Oberst-lieutenant)	Fregatten-Capitän	—	Oberst-lieutenant-Auditor	Marine-Oberstabsarzt 2. Classe
VIII. (Major)	Corvetten-Capitän	Marine-Pfarrer	Major-Auditor	Marine-Stabsarzt
IX. (Hauptmann I. und II. Classe)	Linienschiffs-Lieutenant 1. und 2. Classe	Marine-Curat und -Caplan 1. und 2. Classe	Hauptmann-Auditor 1. und 2. Classe	Linienschiffsarzt / Fregattenarzt
X. (Oberlieutenant)	Linienschiffs-Fähnrich	—	Oberlieutenant-Auditor	Corvettenarzt
XI. (Lieutenant)	—	—	—	—
XII.	Seecadet 1. und 2. Classe, See-Aspirant	—	—	—

*) und Officiere in Marine-Localanstellungen.

**) Schiffbau, Maschinenbau und -Betrieb, Marine-Artillerie, Land- und Wasserbau, für Chemie (IX. oder X. Rangsclasse).

Stab.

Technische Beamte		Marine-Commissariats-Beamte	Sonst noch
Marine-Ingenieure**)	Maschinenleiter		
—	—	—	*a*) Zu den technischen Beamten gehören auch: die Werkführer (Ober-Werkführer IX. und X., Werkführer XI. Rangsclasse) und die Constructions-Zeichner (1. Classe X., 2. Classe XI. Rangsclasse). *b*) Beamte des hydrographischen Wesens: Director (VI. Rangsclasse), Abtheilungs-Vorstände (VII. und VIII. Rangsclasse), Marine-Bibliotheks-Adjunct (IX. oder X. Rangsclasse). *c*) Beamte für das Lehrfach: α) Marine-Akademie: Professoren (VII. und VIII. Rangsclasse); β) Marine-Unterrealschule: Director (VII. Rangsclasse), Professoren (VIII. und IX. Rangsclasse); γ) Marine-Volksschule für Knaben: Oberlehrer (IX. Rangsclasse), Lehrer (X. Rangsclasse); δ) Marine-Volks- und Bürgerschule für Mädchen: Director (IX. Rangsclasse), Lehrer und Lehrerinnen (X. Rangsclasse).
—	—	—	
—	—	Marine-Generalcommissär	
Oberster Ingenieur	—	Marine-Obercommissär 1. Classe	
Ober-Ingenieur 1. Classe	—	Marine-Obercommissär 2. Classe	
Ober-Ingenieur 2. Classe Ober-Ingenieur 3. Classe	—	Marine-Commissär	
Ingenieur 1. Classe	Maschinenleiter 1. Classe	Marine-Commissariats-Adjunct 1. Classe	
Ingenieur 2. Classe	Maschinenleiter 2. Classe	Marine-Commissariats-Adjunct 2. Classe	
Ingenieur 3. Classe	Maschinenleiter 3. Classe	Marine-Commissariats-Adjunct 3. Classe	
—	—	—	
Eleve	—	Eleve	

Elektrotechnik; dann ein Marine-Chemiker (VII. oder VIII. Rangsclasse) und ein Assistent

Äquipa-rierende Charge der Infanterie		Deck-	Artillerie-	Torpedo-	Seeminen-	Steuer-
		Dienst				
Feldwebel	Höhere Unterofficiere	Ober-Bootsmann	Ober-Bootsmann Geschütz-Meister	Ober-Bootsmann Torpedo-Meister	Ober-Bootsmann Minen-Meister	Ober-Steuermann
		Bootsmann	Bootsmann Geschütz-Meister	Bootsmann Torpedo-Meister	Bootsmann Minen-Meister	Steuermann
		Unter-Bootsmann	Unter-Bootsmann Geschütz-Meister	Unter-Bootsmann Torpedo-Meister	Unter-Bootsmann Minen-Meister	Unter-Steuermann
Zugsführer	Niedere Unterofficiere	Bootsmanns-Maat	*a*) Bootsmanns-Maat Geschütz-Meister *b*) Bootsmanns-Maat Artillerie-Instructor	*a*) Bootsmanns-Maat Torpedo-Meister *b*) Bootsmanns-Maat Torpedo-Instructor	*a*) Bootsmanns-Maat Minen-Meister *b*) Bootsmanns-Maat Minen-Instructor	Steuermanns-Maat
Corporal		Quartiermeister	Quartiermeister Artillerie-Instructor	Quartiermeister Torpedo-Instructor	Quartiermeister Minen-Instructor	Steuer-Quartiermeister
		Marsgast	Marsgast Artillerie-Instructor	Marsgast Torpedo-Instructor	Marsgast Minen-Instructor	Steuergast
Gefreiter	Matrosen	Matrose 1. Classe	*a*) Matrose 1. Classe Vormeister *b*) Matrose 1. Classe Kanonier	*a*) Matrose 1. Classe Torpedo-Vormann *b*) Matrose 1. Classe Torpedo-Mann	*a*) Matrose 1. Classe Minen-Vormann *b*) Matrose 1. Classe Minen-Mann	Steuer-Matrose
Infanterist		Matrose 2. Classe	*a*) Matrose 2. Classe Vormeister *b*) Matrose 2. Classe Kanonier	*a*) Matrose 2. Cl. Torpedo-Vormann *b*) Matrose 2. Classe Torpedo-Mann	*a*) Matrose 2. Classe Minen-Vormann *b*) Matrose 2. Classe Minen-Mann	—
		Matrose 3. Classe	Matrose 3. Classe Kanonier	Matrose 3. Classe Torpedo-Mann	Matrose 3. Classe Minen-Mann	—
		Matrose 4. Classe	—	—	—	—

des Matrosen-Corps.

Waffen-	Maschinen-	Militär-Arbeiter-	Proviant-	Küchen-	Sanitäts-	Marine-Musik
			Dienst			
Ober-Waffenmeister	Ober-Maschinenwärter	Ober-Meister	Ober-Proviantmeister	Ober-Küchenmeister	Ober-Sanitätsmeister	—
Waffenmeister	Maschinenwärter	Meister	Proviantmeister	Küchenmeister	Sanitätsmeister	—
Unter-Waffenmeister	Unter-Maschinenwärter	Unter-Meister	Unter-Proviant meister	Unter-Küchenmeister	Unter-Sanitätsmeister	Unter-Musikmeister (Musik-Führer)
a) Waffen-Maat *b*) Corps-Hornist	Maschinen-Maat	Vorarbeiter 1. Classe	Proviant-Maat	Küchen-Maat	Sanitäts-Maat	Musik-Maat
a) Waffen-Quartiermeister *b*) Depot-Hornist	Maschinen-Quartiermeister	Vorarbeiter 2. Classe	Proviant-Quartiermeister	Küchen-Quartiermeister	Sanitäts-Quartiermeister	Musik-Quartiermeister
a) Waffengast *b*) Depot-Hornist	*a*) Maschinengast *b*) Ober-Heizer	Vorarbeiter 3. Classe	Proviantgast	Küchengast	Sanitätsgast	Musikgast
a) Waffen-Matrose *b*) Hornist	*a*) Maschinen-Matrose *b*) Heizer 1. Classe	Arbeiter 1. Classe	Proviant-Matrose	Küchen-Matrose	Sanitäts-Matrose 1. Classe	Musik-Matrose 1. Classe
Hornist	Heizer 2. Classe	Arbeiter 2. Classe	—	—	Sanitäts-Matrose 2. Classe	Musik-Matrose 2. Classe
Hornist	Heizer 3. Classe	—	—	—	Sanitäts-Matrose 3. Classe	Musik-Matrose 3. Classe
—	—	—	—	—	—	—

Bemannungsliste S. M. Schiffes »Tegetthoff«.

Commando und Schiffs-Stab.

Linienschiffs-Capitän (Commandant)	Corvetten-Capitän (Gesammt-Detail-Officier)	Linienschiffs-Lieutenante	Linienschiffs-Fähnriche	Seecadetten	Linienschiffs-Arzt (Chef-Arzt)	Corvetten-Arzt	Maschinenbau- und Betriebs-Ingenieure oder Maschinenleiter			Marine-Commissariats-Adjunct 2. Classe (Schiffs-Rechnungsführer)	Marine-Commissariats-Eleve	Zusammen	Anmerkung
							1. Classe	2. Classe	3. Classe				
1	1	5	5	11	1	1	1 *)	3	3	1	1	34	*) Leitender Maschinen-Beamter

Mannschaft.

Specialität	Abkürzungen	Oberbootsmann	Bootsmann	Unterbootsmann	Bootsmannsmaat	Quartiermeister	Marsgast	Matrose 1. Classe	Matrose 2. Classe	Matrose 3. Classe	Matrose 4. Classe	Zusammen	Anmerkung
		oder Gleichgestellte der betreffenden Specialität											
Deckdienst	M. I.: Minen-Instructor M. V.: Minen-Vormann M. M.: Minenmann	1	—	1	2	4	5	42	43	48	47	193	hierunter: 1 M. I., 4 M. V., 3 M. M.; dann: 12 Steuerschüler, 20 Heizerschüler.

Artilleriedienst	G. Mr.: Geschützmeister A. I; Artillerie-Instructor V. M.: Vormeister M K.: Matrose-Kanonier	—	1 G.Mr.	—	1 G.Mr. 2 A. I.	6 A. I.	6 A. I.	44 V. M. 11 M. K.	44 V. M. 35 M. K.	60 M. K.	—	210	unter den V. M.: 18 Thurmgeschütz-V. M., 34 Geschütz-V. M., 36 Mitrailleusen-V. M.
Torpedodienst	T. Mr.: Torpedomeister T. I.: T.-Instructor T. V.: T.-Vormann T. M.: Torpedomann	—	—	—	1 T. Mr.	1 T. I	—	3 T. V. 1 T. M.	3 T. V. 1 T. M.	2 T. M.	—	12	—
Steuerdienst	—	—	1	—	1	2	2	8	—	—	—	14	—
Waffendienst	H.: Hornist	—	—	1	—	1	1	1 H.	1 H.	1 H.	—	6	—
Maschinen- und Drainagedienst	D. Mr.: Drainagemeister O. Hr.: Oberheizer Hr.: Heizer	1	1	2 1 D.Mr	11	11*)	4*) 10 O.Hr.	9 14 Hr.	14 Hr.	—	—	78	*) Je 1 Maschinen-Unterofficier für die Drainage
Militär-Arbeiter-Dienst: Büchsenmacher	—	—	—	—	1	—		—	1	—	—	12	*) Zimmermann **) Tischler
Militär-Arbeiter-Dienst: Torpedoarbeiter	—	—	—	—	—	—		1	—	—	—		
Militär-Arbeiter-Dienst: Taucher	—	—	—	—	—	—		1	1	—	—		
Militär-Arbeiter-Dienst: Elektriker	—	—	—	—	1	—		—	2	—	—		
Militär-Arbeiter-Dienst: Werftarbeiter	—	—	—	—	—	1		1*)	1**)	—	—		
Militär-Arbeiter-Dienst: Segelmacher	—	—	—	—	—	—		1	—	—	—		
Proviantdienst	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	2	—
Küchendienst	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	2	—
Sanitätsdienst	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	2	—

Zusammen	531
Hiezu Schiffs-Stab	34
Gesammtsumme	565

Alphabetisches Sachregister.

Eine kurze Beschreibung der Schiffe befindet sich auf Seite 10 bis 32; Constructionsdaten, Armierung und sonstige Details sind der Flottenliste (Seite 457 bis 465) zu entnehmen.

Seite

Abdichten eines Lecks, provisorisches 58
Abenddienst im Hafen 143
— unter Segeln 364
Abendfreistunden in See 389
Abreiten eines Sturmes vor Anker 382
Adjustierung der Mannschaft . . . 105
— des Stabes 102
Akustische Signale 68
Allgemeine Schiffsreinigung 171
»Alpha«, Torpedo-Schulschiff . . . 417
Angriff auf ein Flottenlager . 245, 252
Anker der Schiffe 57
Ankerketten 58
Ankerlichten 187
Ankern der Escadre, gleichzeitiges 189
— — — auf bestimmten Plätzen . 201
— eines Schiffes unter Segeln . . 379
Anstrichsarbeiten am Bord 398
Äquatortaufe 284
Arsenal in Pola, das 428
Artillerie der Flotte 47
Artillerie-Dienst, als Specialfach . . 96
— -Schulschiff, das 412
— -Verwertung im Kampfe zur See 262
Astronomische Beobachtungen für die Schiffsführung 367
Aufgaben der Flotte 75
Aufklärungsdienst im Seekriege . . 261
Auslaufen einer Escadre 186
— eines Schiffes unter Segeln . . 395
Ausrüstungs-Musterung 135
Ausweichregeln zur See 385

Seite

Backspieren, Zweck und Benützung 162
Balance-Dock, Eindocken eines Schiffes 437
Ball am Bord 295
Barricaden 229
Bauarten der Boote 41
Bautheile der Schiffe 34
Beginn der Gegenseitigkeits-Manöver 240
Begräbnis in See 389
Beiboote (Segelyachten der Kriegs-Marine) 30
Beleuchtung der Schiffsräume und des Außenfeldes 70
Bemannungsliste S. M. Schiffes »Tegetthoff« 470
Benennung der Schiffstheile 37
— — getakelten Schiffe nach ihrer Takelage 334
Beobachtungsstationen 260
Bereitschaftszustand der nicht in Dienst gestellten Schiffe 33
Bereitstellen der Schiffsmaschinen . 130
Bestimmung des Schiffsortes durch astronomische Beobachtungen . 367
— — — — terrestrische Beobachtungen 194
Besuch am Bord 207
Besuche im Ausland, officielle . . 387
Blockadebruch 251
Blockade Kretas 311
Boote S. M. Schiffes »Rudolf« . . 40
Boote auf Kriegsfuß 169
Bootschargen, Bootsrolle 125
Bootsdienst 161

Seite

Bootsmann 95
Brandel 51
Büchsenkartätschen 49
»Budapest«, S. M. Schiff . . . 14, 46
Bugflagge der Schiffe 62

Cabinen, Kajüten und Messen . . 157
Candanos, Entsatz von 327
Commandant eines Schiffes, der . 152
Commandierender einer Schiffsabtheilung 89
Commandobrücke 40
Commandoflaggen 63
Compassnadel, deren Ablenkung am Bord eines Schiffes 129
Compassrose, Eintheilung der . . . 366
Conservierung der Schiffe 71
Contreminieren zur See 229
Corvetten 29
»Custoza«, S. M. Schiff 19

Deckdienst, als Specialfach 95
— im Hafen 144, 175
— in See 203
Deckwaschen 150
Destillatoren zur Trinkwasser-Erzeugung 383
Deviation der Compassnadel . . . 129
Deviations-Bestimmung 128
Dienstesstellungen der Mannschaft . 95
— des Schiffs-Stabes 89
— — Stabes im allgemeinen . . . 85
Dienstflaggen für k. und k. Generale 64
Dienstpflicht bei der Kriegs-Marine 102
Disciplinar-Strafarten 178
Divisionen, Eintheilung der Mannschaft in 117
– Theilung einer Flotte in 197
Dockanlagen des Arsenals in Pola . 435
Donau-Flottille, die 28
— Thätigkeit der 450
Drainage-Dienst als Specialfach . . 100

Effectenreinigung 166
Ehrenbezeigungen: am Fallreep . . 174
— Flaggengala 137

Seite

Ehrenbezeigungen: für die k. und k. Flagge 143
— Geschützsalut 138
— in Booten 159
— Raaen- (Wanten- und Reelings-) Salut 139
Eindocken der Schiffe, Vorgang beim 435
Einleitung des Kampfes durch die Schiffs-Artillerie 262
Einschiffen der Lebensmittel und Munition 123
— der Kohle 126
Eintheilung der k. und k. Flotte . 10
— — Mannschaft in Divisionen und Gruppen 117
— — — in Specialfächer 94
— des eingeschifften Personals . . 89
— des Tages in Wachen 144
Erkennungssignale der Schiffe . . 211
Erläuterung maritimer Ausdrücke . 482
Ermitteln der Manöverdaten 188
Errichten eines Flottenlagers . . . 236
»Erzherzog Albrecht«, S. M. Schiff 19
»Erzherzog Ferdinand Max«, Hulk 31
Exterritorialität der Kriegsschiffe . 380

Fallreepe, Benützung der 175
Fallreepsposten 176
Fernsignale 66
Flagge, die k. und k. (Kriegs-) . . 60
— Feierliches Einholen der . . . 143
Flaggengala 137
Flaggensignale 65
Flagge streichen 62
Flottenlager 236
Flottenmanöver, größere 233
Flottenliste 457
Flottenrüstungen, allgemeine . . . 451
Formation der Schiffe einer taktischen Einheit 192
— — taktischen Einheiten zu einander 198
Fortschritte der Flotte in den letzten Jahren 8

Seite

Fregatten 29
Friedensmission der Flotte 78

Gefechtsalarm als Übung 167
— -Rolle 120
Gesammt-Detail-Officier 90
Geschosse der Schiffs-Artillerie . . 48
Geschütze der Schiffs-Artillerie . . 47
Geschütz-Exercieren 154
— -Salute 138
— -Scheibenschießen 214
Gesundheitspass für Schiffe im Auslande 380
Gottesdienst am Bord 172
Grabusa, Ankerplatz während der Blockade Kretas 322
Gunduć, Flottenlager in 235

Hafen-Admiralat in Pola 409
Hafensperren 226
Hafen- und Positionslichter 208
Hafenwach- und Kasernschiff in Pola 427
Halsen (über Halsen wenden) 350, 373
Handsignale 66
Handwaffen der Schiffe 54
Hilfeleistung in See 379
Hulks 32
Hydrographisches Amt 422

Inspectionsschiff 174
Inspicierung 218
Installierung der Hauptgeschütze . 11

Kajüten, Cabinen und Messen . . . 157
Kampf zweier Flotten 262
Kanonenboote 29
Kardusen 50
Kartätschgeschosse 49
Kessel S. M. Schiffe »Monarch« und »Wien« 44
— S. M. Schiffes »Budapest . . . 46
Kissamo, österreichisch-ungarische Flottenstation während der Blockade Kretas 317
Klarschiff 167

Seite

Kohlenvorräthe, Ergänzung der . . 126
Korea, S. M. Schiff »Kaiserin Elisabeth« in 307
Kriegsaufgaben der Flotte 75
Kriegsmäßige Übungen mit Booten 169
»Kronprinz Erzherzog Rudolf«, S. M. Schiff 12
»Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie«, S. M. Schiff 17
Küstenbeleuchtung 365
Küstenfahrten der Torpedoboote 180, 205
Küstenvertheidigung 76

Lancierapparate 53
Lancierübungen 215
Landstationen der Kriegs-Marine . 403
Landungsdetachement 170
Landungsmanöver 204, 213
Landurlaub 173
Länge der Geschützrohre 15
Laufendes Gut der Takelage . . . 340
Lecktuch (und dessen Verwendung) 59
Lichterführung der Schiffe bei Nacht 208
Localattraction, Bestimmung der . 128
Logg und loggen 363
Lotsendienst an einer Hafensperre . 231

»Mann über Bord!« 391
Manöverdaten, Ermittlung der . . . 188
Manöverparteien, Aufstellung zweier 224
Marine-Akademie 441
— -Beamte 88
— -Bekleidungsamt 426
— -Budget 405
— -Central-Archiv 440
— -Geistliche, -Auditoren, -Ärzte 86
— -Land- und Wasserbauamt . . . 439
— -Pfarramt 439
— -Sanitätsamt 439
— -Section 404
— -Spital 425
— -Stab, Übersicht der Chargen . 466
— -Stationen 403
— -technisches Comité 438

Seite

Maritime Ausdrücke, Erläuterung . 482
Maritim-technische Controls-Commission 438
Maschinen-Anlagen der Schiffe . . 43
— -Betriebsdienst 199
— -Dienst als Specialfach 100
— und Kessel S. M. Schiffes »Wien« 44
Masten der getakelten Schiffe . . 334
Matrosen-Corps 410
— — Chargenübersicht des 468
Messen der Schiffsgeschwindigkeit . 363
Messen, Kajüten und Cabinen . . . 157
Metallreinigung 151
Militär-Hafen-Commando 409
Missionsreise S. M. Schiffes »Kaiserin Elisabeth« 271
Missionsschiffe 28
Mittagsration 155
»Monarch«, S. M. Schiff . . . 14, 44
Morgendienst 149
Morgen- und Abendmanöver . . . 376
Munition der Schiffsgeschütze . . . 47
Munitions-Einschiffung 123

Nachrichtendienst im Kriege . . . 260
Nachtdienst am Bord 147
Nächtliche Torpedoboots-Angriffe . 253
Nachtrunden am Bord 145
Nachtsignale 66
Nebelsignale zur Verhütung von Schiffs-Zusammenstößen 395
Netzbarricade 230
Nothwendigkeit einer ausreichenden Flotte 1

Optische Signale 65
Ortsbestimmung durch astronomische Beobachtungen 367
— — Peilen 194

Panzerung der Schiffe 37
Pola, Centralhafen der Flotte . . . 406
Positionslichter 208
Postendienst, Postenquantum, im Hafen 176
— — in See 203

Seite

Prärogative des Kriegsschiffes . . . 380
Probefahrt, Zweck und Verlauf der 132
Projector, Beschreibung 70
— Übungen mit dem 171
Proviantvorrath S. M. Schiffes »Kronprinz Erzherzog Rudolf« . . . 124
Pulverladung der Schiffsgeschütze . 50

Quarantäne 380
Quartier-Abzeichen 117
Quartiere, Eintheilung der Mannschaft in 117

Raaen der getakelten Schiffe . . . 336
Raaen-Salut 139
»Radetzky«, Artillerie-Schulschiff . 412
Ramme als Waffe, die 264
Rammkreuzer 20
Rang-Abzeichen der Mannschaft . . 105
— — des Stabes 103
Recognoscierung durch Tordedoboote 255
Regatta der Ruderboote 232
Reserve, Schiffe in I. oder II. . . . 33
Retraite am Bord 145
Rettungsmittel 69
Rolle, Boote auf Kriegsfuß 122
— Boots- 125
— Brand- 118
— Gefechtsalarm- 120
— Mann über Bord 130
— Segel- 354
— Verlassen des Schiffes 164
— Verschärfter Wachdienst 121
— Wasseralarm 122
Rollenbestimmung 117
Ruderregatta 232
Ruderübung 159
Rundendienst am Bord 145

»Saida«, eine Kreuzung S. M. Schiffes 353
Scheibenschießen mit Geschützen . 214
Schiffbau, moderner 34
Schiffe der Flotte 10
— in I. oder II. Reserve 33
Schiffsjungen-Schulschiff 445

Seite
Schiffsräume 38
Schiffsreinigung, allgemeine . . . 171
Schiffsrollen 116
Schiffs-Stab 90
Schiffstagebuch 195
Schlachtschiffe 11
Schlusswort 451
Schulschiffe der k. und k. Flotte . 31
Artillerie-Schulschiff 412
Schiffsjungen-Schulschiff 445
Torpedo-Schulschiff 417
Seearsenal in Pola 428
Seebezirks-Commando in Triest . . 440
Seeklarmachen des Schiffes 359
Seeleute, unsere 83
Seeminen 228
— -Dienst als Specialfach 97
— - und Telegraphenschule . . . 419
Seeofficiers-Corps 85
Segel, Beisetzen der 356
— eines getakelten Schiffes 341
— Festmachen der 358
Segelmanöver, ein allgemeines . . 355
Segeln mit Booten 160
Segelschiffahrt, Grundregeln der . . 347
Segel, Zutakelung der 344
Servitutschiffe 30
Shrapnel 49
Signalmittel und -Systeme 65
Signal-Munition 68
— -Stationen 238, 260
Sonntagsparaden am Bord 171
Specialfächer der Mannschaft . . . 94
Specialitäten-Abzeichen 106
Stagen (über Stag wenden) . 350, 370
Stahlgranaten für Schiffsgeschütze . 48
Standarten 63
Stander, Commodore- und Ancienne-
täts- 64
Stapellauf eines Schiffes 434
Stehendes Gut der Takelage . . . 338
Steuerapparat der Schiffe 54
Steuer-Dienst als Specialfach . . . 97
Steuerdienst im Hafen 177
Steuercommando auf getakelten
Schiffen 362
Seite
Strafmittel im Seedienste 178
Stürmisches Wetter unter Segeln
überstanden 372
— — vor Anker abgeritten 382
Suppositionen für ein Gegenseitig-
keits-Manöver 224

Taktische Übungen 192
Tauwerk der getakelten Schiffe . . 338
»Tegetthoff«, S. M. Schiff, Be-
mannungsliste 470
— — — — Beschreibung 18
Telegraphen-Schule 420
Teodo als Marine-Station . . 212, 449
Thurmschiffe 11
Tonnengehalt der Schlachtschiffe . 18
Torpedo als Waffe im Kampfe zur
See 265
Torpedoboote, allgemeines über . . 24
— als Begleiter einer Flotte . . . 266
— als Kundschafter 255
— Küstenfahrten der . . . 180, 205
Torpedoboots-Angriff auf eine Es-
cadre 209
— -Angriffe, allgemeine Regeln für 185
— — zur Beunruhigung des Gegners 253
— -Dienst 181
Torpedo-Dienst als Specialfach . . 97
— -Fahrzeuge 23
— -Lancierübungen 215
— -Schiffe 22
— -Schulschiff 417
Trainschiffe der Flotte 26
Trinkwasser-Erzeugung am Bord . 383
Trockendock, Eindocken eines
Schiffes 435

Uniform der Mannschaft 103
— des Stabes 105
Unterrichtsgegenstände der Marine-
Akademie 443
— — Seeaspiranten-Schule 417
— des Geschützmeister-Curses . . 415
Unterwassertheile der Schiffe, Con-
servierung der 71

	Seite
Vedetten	261
»Verlassen des Schiffes«	164
Verminderung der Segelführung bei zunehmender Windstärke	372
Vierkantvertäuung, Nehmen der	386
Vor der Indienststellung	111
Vorgang beim Eindocken der Schiffe	435
Wachen, Eintheilung des Tages in	144
Wachdienst der Mannschaft im Hafen	144
— — — in See	203
— — Officiere	196
Wachposten am Bord	176
Wach- und Lotsendienst an einer Hafensperre	231
Waffendienst als Specialfach	99
Wahl der Operationsbasis	235
Wanten-Salut	139
»Wäsche waschen«	149
Wasserdichte Räume der Schiffe	36
Weihnachten in hoher See	277
Wetter, stürmisches	372, 382
»Wien«, S. M. Schiff	14, 44
Wimpel, der k. und k.	63
— für die Signalisierung	65
— Wendungs-	194
Wissenschaftliche Thätigkeit der Kriegs-Marine	81
Wohnräume des Schiffs-Stabes	157
»Zenta«, S. M. Schiff	22
Zündergranaten	48
Zutakelung der Masten	338
— — Raaen	340
— — Segel	344

Trainschiffe.

Gattung	Name	Bemannungsstand	Länge (in Meter)	Breite (in Meter)	Mittlerer Tiefgang (in Meter)	Deplacement (in Tonnen)	Indicierte Pferdekräfte	Bestückung	Fahrgeschwindigkeit (Seemeilen)	Baumaterial	Stapellauf	Anmerkung
Torpedo-Depotschiff	Pelikan	198	85	12·6	4·7	2430	4000	II 15 U; VIII Sf.	18	St.	1891	Als Yacht verwendbar
Werkstätten-Schiff	Cyclop	89	70	9·0	5·0	2150	850	II l.	10	E.	1871	
Material-Transportschiff	Pola	67	51	9·0	4·3	910	650	II l.	8	H.	1870	

Flusschiffe.

Gattung	Thürme	Name	Bemannungsstand	Länge (in Meter)	Breite (in Meter)	Mittlerer Tiefgang (in Meter)	Deplacement (in Tonnen)	Indicierte Pferdekräfte	Panzer (in Millimeter) Gürtel-	Thurm-	Deck-	Bestückung	Fahrgeschwindigkeit (Seemeilen)	Baumaterial	Stapellauf	Anmerkung
Monitor	2	Körös	76	54	9·0	1·2	448	1200	50	75	19	II 12 K; IV Sf.	10	St.	1892	
»	2	Szamos	76	54	9·0	1·2	448	1200	50	75	19	II 12 K Sl; IV Sf.	10	St.	1892	
»	1	Leitha	63	50	8·0	1·1	310	700	44	50	25	I 12 K Sl; III Sf.	8	ESt.	1871	Im Jahre 1894
»	1	Maros	63	50	8·0	1·1	310	700	44	50	25	I 12 K Sl; III Sf.	8	ESt.	1871	reconstruiert
Patrouillenboot	—	a	11	22	3·5	0·8	30	200	—	--	—	I Sf.	9	St.	1894	
Torpedoboot	—	I	10	21	2·7	0·5	7·5	90	—	—	—	—	12	St.	1878	

Seite
Posten auf der Vorderschanze 103
Matrose in Feldausrüstung 106

Im Escadre-Verbande.

Die Indienststellung.

Initial 111
Einschiffung der Mannschaft 116
Rollenbestimmung 119
Einschiffen der Munition (S. M. Schiff »Kaiserin Elisabeth«) 123
Einschiffen der Kohle 127
Torpedodepotschiff »Pelikan« 131
Auspurren 134
Boote und Bootskrahne 137

Im Hafen.

Initial 141
Generalrunde 146
»Alle Mann schaffen!« 148
Im Geschützthurme 153
Bumboote 156
Officierscabine 158
Segelnde Boote 160
Casemattschiff »Custoza« 165
Einführen des Torpedos in den Deck-Lancierapparat 169
Mit Urlaub am Lande 173
Barrenarrest 178

In See.

Initial 180
Torpedoboote 183
Ein Torpedoboot lanciert aus dem Breitseitapparate 186
Thurmschiff »Kronprinz Erzherzog Rudolf« bei schwerer See 190
Taktische Übungen 193
Peilen von Landmarken 197
Im Kesselraume 200
Boote auf Kriegsfuß 204
Abgewiesener Torpedobootsangriff . . . . . 210—211
Geschütz-Scheibenschießen (Rammkreuzer »Kaiser Franz Joseph«) 214
Scheibenschießen mit dem Bootsgeschütze 217

Krieg im Frieden.

Initial 223
Feind in Sicht! (Commandobrücke S. M. Schiffes »Kaiserin und Königin Maria Theresia«) 227

Seite
Wachboot an der Barricade 230
Ruderregatta 233
Signalstation 238
Casemattschiff »Tegetthoff« 242
Ausschiffen eines Landungsgeschützes 244
Wach-Dampfbarkasse 246
»Panther« jagt »Blitz« und »Sperber« . . . . . 248—249
Blockadebruch . . . . . 252—253
S. M. Schiff »Lussin« bemannt Boote, um die Signalstation auf Levrnaka aufzuheben 258
Durchschossene Panzerplatten 263

Unter Dampf.

Eine Missionsreise S. M. Schiffes »Kaiserin Elisabeth«.

Initial 271
Lotse im Rothen Meere 276
Begegnung der Corvette »Fasana« 278
Damenbesuch am Bord 282
Äquatortaufe 285
Metallreinigung (15 *cm*-Deckgeschütz auf »Kaiserin Elisabeth«) 289
Prüfen der Mittagsration durch den Wachofficier 293
Rammkreuzer »Kaiserin Elisabeth« . . . . . 296—297
Mittagsruhe 299
Proviantjolle 302
Am 18. August: Gottesdienst am Bord 305
S. M. Schiff »Fantasie«. Admiralsyacht 308

Von der kretensischen Blockade.

Initial 310
S. M. Schiff »Kaiserin und Königin Maria Theresia« mit großer Flaggengala 315
Schwarmsalve 318
Landungsgeschütz 320
Torpedoschiff »Leopard« 325
»Satellit« auf Kreuzung 327

Unter Segeln.

Das getakelte Schiff.

Initial 333
Großmars einer Corvette (Schließen des Großsegels) 337
Corvette »Frundsberg« bei stürmischem Wetter . . . . . 340—341
Kanonenboot »Albatros« mit allen Leesegeln vor dem Winde 343
Reffen des Vormarssegels 345
Schoner »Sophie«. Beiboot 349

Eine Kreuzung im Mittelmeere.

Seite

Initial 353
Corvette »Aurora« am Winde segelnd 357
Boote an der Backspiere 360
Loggen 364
Beobachten der Meridianhöhe der Sonne 368
Corvette »Saida« . . . . . 370—371
Fregatte »Laudon« beiliegend 375
Ausluger 378
»Sich waschen« 383
Kutter »Marcella«. Beiboot 388
Bei der Mittagsmahlzeit 393
»Klar zum Halsen!« (Wachofficier auf der Commandobrücke) 396
Straffsetzen des laufenden Gutes 398

Marine-Stationen und Schulschiffe.

Initial 403
Das Torpedoschulschiff in der Bucht Fisella. (Hulk »Alpha« und Beischiff Torpedoschiff »Zara«) 407
Geschütz-Exercieren in der Batterie des Artillerie-Schulschiffes 413
Das Artillerie-Schulschiff im Blindfeuer 416
Minenlegen im Polaer Vorhafen 419
Telegraphenmaterial 421
Scherenkrahn im Ausrüstungs-Arsenale 429
Schiffs-Stapel im Constructions-Arsenale 433
Corvette »Donau« im Trockendocke 436
Zöglinge der Marine-Akademie 442
Schiffsjunge 446
Das Schiffsjungen-Schulschiff und seine Beischiffe 448
Schlussvignette 454

— — —

Planskizze zum Abschnitte »Krieg im Frieden« . . . . . 268—269

Erläuterung maritimer Ausdrücke.

A.

Abendmanöver — zu bestimmter Abendstunde wird im Hafen Rundholzmanöver, in See das Einstechen des Jagdreffs vorgenommen.

Abendverlesen — Appellieren der Schiffsbemannung zu bestimmter Abendstunde.

abentern — aus der Takelage auf Deck klettern.

Abfahrtspunkt — durch geographische Länge und Breite bestimmter Schiffsort, von welchem eine Seereise ausgeht.

abfallen — den Vordertheil des Schiffes von der Windrichtung wegwenden.

abfieren — langsames Nachlassen eines belasteten Taues.

abflauen — Abnahme der Windstärke.

abhalten — gegen einen bestimmten Ort steuern.

Abhalter — Tau, welches das Anstoßen eines Gegenstandes an einen zweiten verhindert.

ablaufen, eine Küste — längs der Küste vorübersteuern.

Ablaufen eines Schiffes — ein Schiff vom Bau- oder Reparaturstapel in das Wasser abgleiten lassen.

abpurren — die Mannschaft zur Nachtruhe entsenden.

abreiten — schweres Wetter vor Anker liegend überdauern.

abrüsten — ein Schiff außer Dienst stellen.

Abrüstungs-Musterung — militärisch-administrative Inspicierung, welche den Zeitpunkt der Außerdienststellung kennzeichnet.

abschaken — weiteres Nachlassen eines bereits losen Taues mit gleichzeitiger Überwindung der Reibung im Blocke, durch den es läuft.

abschlagen — ein Segel von seiner Raa abnehmen.

abschrappen — abkratzen.

absegeln — eine Stenge (oder Bootsmast) durch die zu große beigesetzte Segelfläche bei starkem Winde brechen.

abspülen — Reinigung eines Decks durch Übergießen mit Wasser.

abtakeln — Rundhölzer, Raaen und Tauwerk eines Schiffes (Mastes) abnehmen.

abtreiben — durch Wind, Seegang oder Strom vertragen werden.

Abtrift — Winkel, den der wirklich zurückgelegte Schiffweg mit dem vom Compass angezeigten Curs einschließt (seitliches Abtreiben infolge Winddruck).

achter — der rückwärtige Theil des Schiffes.

Achterbrassen (-Bulinen) — die Brassen (Bulinen) des Groß- und Kreuzmastes.

Achterdeck — der rückwärtige Theil des Oberdecks.

Achterkammer — rückwärtiger Sitzraum der Boote.

achterlastig — der rückwärtige Schiffstheil taucht tiefer ins Wasser als der vordere.

Achterquartier — die Raasegel des Groß- und Kreuzmastes.

„Achter rund!" — Commando zum Umbrassen des Achterquartiers (beim Stagen).

Achtersteven, der — ragt vom rückwärtigen Ende des Kieles als Schlussstück des Schiffsgerippes empor.

Achterwind — den Wind gerade von rückwärts haben.

Admiralslichter — am rückwärtigsten Mast ausgesetzt, kennzeichnen bei Nacht die Anwesenheit eines Flaggenofficiers auf dem betreffenden Schiffe.

Alle Mann — die gesammte Mannschaft eines Schiffes.

am Bord — auf dem Schiffe.

„an Bord!" — Antwort eines bei Nacht angerufenen Bootes, welches am Schiff anlegen will und keine Stabspersonen mitführt.

anbrassen — die Raaen aus ihrer normalen Stellung (senkrecht auf die Kiellinie) nach der einen oder anderen Seite brassen; **scharf anbrassen** — so weit brassen, als überhaupt möglich.

Anciennetäts-Stander — eine in zwei Zungen gespaltene, horizontal wehende Kriegsflagge; bezeichnet das Schiff des ranghöchsten Commandanten, wird nur dann gehisst, wenn keines der sonst anwesenden eigenen Schiffe eine Commandoflagge führt.

anholen — an einem Taue ziehen.

Anker — Beschreibung der in der Kriegs-Marine verwendeten Anker s. S. 57.

Ankerboje — hölzerner oder eiserner Schwimmkörper, mit einem Tau (dem Bojereep) am Anker befestigt, kennzeichnet die Lage des letzteren.

Ankergrund — jener Theil des Meeresbodens, auf dem geankert wurde (werden soll).

Anker lichten — den Anker vom Grunde losreißen und zum Schiff emporziehen.

ankern — den Anker fallen lassen und auf dem Meeresboden eingraben.

Ankerstationen — Vertheilung der Bemannung zu jenen Verrichtungen, welche beim Ein- und Auslaufen des Schiffes nothwendig werden können.

Ankerwache — jene Leute, welche bei Nacht und ungünstigem Wetter für das eventuelle Werfen eines zweiten Ankers bereit gehalten werden.

Anlaufen (einen Hafen, eine Küste etc.) — das Schiff in den Hafen (an die Küste etc.) führen.

anlegen — ein Schiff oder ein Boot unmittelbar neben ein anderes Fahrzeug oder längs eines Uferbaues bringen.

anliegen, gegen .... — der Curs des Schiffes ist gegen .... gerichtet.

anluven — den Vordertheil des Schiffes der Windrichtung näher bringen.

anpreien — anrufen.

Anschlagbindsel — Stücke dünnen Taues, mit welchem die oberen Ecken eines Segels an die Raa gebunden werden.

anschlagen — die Segel an ihren Raaen (Gaffeln etc.) befestigen.

Anschlagleik — jener Rand des Segels, mit welchem es an der Raa (Gaffel etc.) befestigt ist.

ansegeln — unter Segeln anlaufen (s. d.); auch: Aneinandergerathen zweier Schiffe infolge der Fortbewegung mindestens eines derselben.

anseisen — Anbinden eines Taues.

ansetzen — Straffziehen eines Taues.

ansorren — festbinden.

antreiben — durch Wind, Strom oder Seegang auf das Land (oder ein anderes Schiff) gerathen.

anwärmen — durch langsames Einlassen von Dampf die Maschinentheile erwärmen, damit bei der Gebrauchsnahme der Maschine keine Schäden durch das Einströmen des heißen Dampfes entstehen können.

arbeiten — die Bewegungen des Schiffes bei starkem Seegange.

Artillerie-Instructor — Unterofficier, welcher zur artilleristischen Schulung der Mannschaft ausgebildet ist; wird bei schweren Geschützen als Vormeister eingetheilt.

Artillerie-Officier — Seeofficier, dem das Artilleriewesen am Bord zugewiesen ist.

aufbringen — mit einem Schiff in See ein feindliches Schiff in Besitz nehmen.

aufentern — in die Takelage emporklettern.

auffahren — mit dem Schiff auf eine seichte Stelle gerathen und festsitzen.

auffrischen — Zunehmen des Windes.

aufgeien — ein offenes Segel bis zu dessen Befestigungsstelle zusammenziehen.

Aufklotzung — Zusammenstellung von Hölzern als Stütze.

aufkreuzen,

auflavieren — durch Segeln verschiedener Curse an Weg gegen die Windrichtung gewinnen.

auflaufen — auf den Grund gerathen.

aufschießen — das Tauwerk ordentlich in runde Lagen zusammenrollen.

auftakeln — ein Schiff mit seiner Takelung (Stengen, Raaen, Tauwerk) versehen.

auftuchen — ein Segel längs seiner Raa zusammenraffen.

auf und nieder — die Länge der vom Schiffe zum Anker reichenden Kette ist jener der Wassertiefe dieser Stelle gleich.

Auge — Ring, Schlinge eines Taues.
ausdocken — ein Schiff aus dem Dock (s. d.) entfernen.
ausholen — hinausschieben.
auslaufen — das Schiff verlässt den Ankerplatz (Hafen) und begibt sich in das offene Meer.
auslaufen lassen, die Maschine — ohne weiteres Beschicken der Kesselfeuer mit Kohle wird der vorhandene Dampf für die Fortbewegung des Schiffes aufgebraucht.
Auslaufsvermögen — die von einem Schiffe nach Abstellung des Maschinenganges dank dem Trägheitsmomente zurückgelegte Wegstrecke.
auslegen — Boote oder Backspieren außerhalb der Bordwand bringen.
auslegen (der Raabemannungen etc.) — das Herausgehen der Leute auf den Fußparden längs der Raa.
Ausluger — Matrose (Unterofficier), welcher von einem erhöhten Standpunkte des Schiffes aus alles in seinen Sichtkreis Kommende zu melden und zu beobachten hat.
ausösen — Ausschöpfen des Wassers, das sich in einem winkeligen Raume befindet.
auspurren — aus dem Schlafe wecken.
ausrüsten — in Dienst stellen.
Ausrüstungs-Musterung — militärisch-administrative Inspicierung, welche die tadellose Verfassung des Schiffes für den Antritt des Seedienstes constatiert, gleichzeitig den Beginn der Seecampagne markiert.
ausschekeln — das Verbindungsglied einer Kette öffnen.
ausscheren — ein Tau aus dem zugehörigen Blocke ziehen.
ausschiffen — vom Schiffe wegbringen.
ausschiffen, sich — das Schiff (als dauernden Aufenthaltsort) definitiv verlassen.
aussetzen — die Boote (Scheibe etc). aus dem Schiff über die Bordwand heben und ins Wasser lassen.
Ausstechen der Kette — einen Kettentheil aus dem Schiff hinauslassen.
Ausstechen eines Reffs — die Segelfläche durch Auslassen des genommenen Reffs (s. d.) vergrößern.
außenbords — auf der Außenseite des Schiffsrumpfes.
Außenbeplattung — die äußerste Schiffswand.
Außenklüver — das vorderste Klüversegel (s. d.).
Außenklüverbaum — Verlängerungsstück des Klüverbaumes (s. d.).

B.

backes Segel — der Wind fällt auf die Vorderseite des Segels und drückt es gegen den Mast.
Back, die — Gruppe von Matrosen (Unterofficieren), welche für das Einnehmen der Mahlzeiten zu einer Tischgesellschaft vereinigt sind.
backbord — jene Seite des Schiffes, welche man (gegen dessen Vordertheil sehend) zur Linken hat.
Backborddivision — die mit geraden Nummern der Schiffsrolle betheilte Hälfte der Bemannung.
backbrassen — eine Raa solange brassen, bis das Segel back (s. d.) liegt.
Backgast — Matrose, welchem das Abholen der Speise und die Reinigung der Essgeräthe seiner Back (s. d.) obliegt.
Backmeister — der rangälteste Unterofficier oder Matrose einer Back (s. d.), deren militärischer Vorsteher.
Backrolle — Eintheilung der Mannschaft in Backen (s. d.).
Backspiere, die — längeres Rundholz, für das Anbinden und Bemannen im Wasser befindlicher Boote bestimmt.
Backstage, die — Ketten oder Taue, mit welchen das Bugspriet (Bootskrahne etc.) seitlich verstützt wird.
Bagger — ein schwimmender Bau, dessen Apparate (Paternosterwerk) Schlamm und Sand vom Meeresgrunde heraufholen, daher die Wassertiefe vergrößern.
baggern — austiefen.
Baginbrasse — Brasse der Baginraa.
Baginraa — die unterste Raa des Kreuzmastes (führt kein Segel!).
Balancedock — s. Beschreibung auf S. 437.
Bake, die — gemauertes, hölzernes oder eisernes Warnungszeichen auf seichten Stellen in Ufernähe.
Balje — Kufe.
Banjerdeck — das Deck unterhalb des Batteriedecks, über dem (untersten) »Raum« des Schiffes.
Bank — seichte Stelle im Meere, umgeben von größeren Wassertiefen.

Barbettethurm — fix installierter Panzerthurm, innerhalb dessen sich das schwere Geschütz auf drehbarer Plattform befindet; das Geschützrohr ragt über den oberen Rand des Thurmes heraus.

Bark — Segelschiff mit drei Masten, die beiden vorderen tragen Raasegel, der dritte nur ein Gaffelsegel (die Besahn).

Barkasse — die größte Gattung der Ruderboote.

Barkschiff — s Bark.

Barkschoner — Segelschiff mit drei Masten, der vorderste trägt Raasegel, die beiden anderen tragen nur Gaffelsegel.

Barre — das vor Flussmündungen wallartig angehäufte Erdreich.

Barricade — schwimmendes, elastisch verankertes Annäherungshindernis einer Hafensperre.

Bart — der animalische und vegetabilische Ansatz am Schiffsboden.

Batterie — mehrere auf demselben Deck aufgestellte Geschütze.

Batterie(-Deck) — auf älteren Schiffen der dem Oberdecke nächstfolgende Raum, in welchem sich die Mehrzahl der Geschütze befindet.

Bauch — der an der Raamitte zusammengefasste Theil eines aufgerollten Segels.

Bauchgordinge — Taue, mit denen das Schotleik eines Segels beim Aufgeien an die Raa geholt wird.

Bauchtalje — Flaschenzug, der den Bauch (s. d.) eines Segels in die Höhe hebt, damit dieser Theil des Segels leichter an der Raa zusammengefasst werden könne.

Baumdirks — Taue, welche den Besahnbaum (s. d.) tragen.

Baumschoten — Flaschenzüge, mit welchen der Besahnbaum (s. d.) seitwärts gedreht werden kann.

becomplimentieren — Begrüßung eines ankommenden fremdstaatlichen Schiffes durch einen hiezu entsandten Seeofficier.

Beiboote — Segelyachten, welche modernen (nicht mit Segeln ausgestatteten) Schiffen zur seemännischen Ausbildung der Mannschaften beigegeben sind.

beidrehen — die Segel des Vorquartiers und des Achterquartiers verkehrt brassen, so dass die Wirkung der backen jene der volltragenden Segel aufhebt und das Schiff stehen bleibt.

beiliegen — bei einem Sturme das Schiff mit möglichst wenig Segeln am Winde halten, damit es möglichst wenig Weg verliere.

beisetzen — die Segel ausbreiten.

Beischiff — den Schulschiffen zur Vornahme von Kreuzungen oder Übungen zugetheilte kleinere Schiffe.

bekleiden — mit Garn oder Segeltuch umwickeln.

belegen — ein Tau festbinden.

Belegklampe — ovales Holzstück zum Festbinden eines Taues.

Belegnagel — ein vertical angebrachtes cylindrisches Holz - (Metall-)Stück, welches zum Festbinden eines Taues dient.

bemannen — mit der zugehörigen Mannschaft versehen.

bergen — retten.

bergen, Segel — die Segelfläche des Windes wegen vermindern.

Besahn, die — das Gaffelsegel (s. d.) des Kreuzmastes.

Besahnbaum — ein starkes Rundholz in einem Charnier am Kreuzmaste drehbar, ermöglicht das Ausspannen der Besahn.

Besahngaffel — Gaffel (s. d.) des Kreuzmastes.

beschlagen — die längs der Raa aufgerollten Segel zusammenbinden.

Beschlagseisinge — Bänder und Leinen zum Binden des aufgerollten Segels.

bestroppen — mit einem Stroppe (s. d.) versehen.

Besteck, das — die Bezeichnung des Schiffsortes auf der Seekarte.

Betting, die — aufrechtes eisernes Rohr, über welches die Ankerkette gelegt wird.

Blickfeuer — römische Kerze (zur Markierung der Schiffsposition bei Nacht).

Blinde Streber — horizontale Rundhölzer, welche die Backstage (s. d.) des Klüver- und Außenklüverbaumes ausspreizen.

Block — Rolle (Kloben).

Blockade — Absperrung eines Hafens (einer Küste) durch Schiffe.

Block an Block — knapp unter (an) eine Rolle; auch: Aneinanderstoßen der beiden Rollen eines Flaschenzuges.

blockieren — s. Blockade.

Böe — plötzlich aufgetretener kurzer Windstoß.

Boje — auf dem Wasser schwimmender, am Meeresboden verankerter Körper; meist aus Blechen zusammengenietet, als **Vertäuboje** mit einem Ringe für das Anbinden von Schiffen versehen.

Bojereep — s. Ankerboje.

Bojenanker — einarmiger schwerer Anker; wird am Grund als Vertäuung der Boje eingegraben.

Boote auf Kriegsfuß — zu kriegerischen Unternehmungen ausgestattete Bootsabtheilungen; für Landungen führen dieselben eine bestimmte Abtheilung Mannschaft und Feldgeschütze mit.

„Boot ahoi!" — Anruf jener Boote, die sich nachts dem Schiffe nähern.

Bootsbrücke — ein brückenartiger Aufbau des Oberdecks, auf welchen die Boote (in Bootsklampen, s. d.) gestellt werden.

Bootsdeck — ein deckartiger Aufbau des Oberdecks, auf welchen die Boote gestellt werden.

Bootsführer — Matrose oder Unterofficier, mit der Reinhaltung und der Steuerführung eines Bootes betraut.

Bootshaken — hölzerne Stange mit eisernem Haken für das Festhalten oder Wegstoßen (im Boote befindlich).

Bootsklampen — mit Leder gefütterte Sättel, welche sich genau dem Boden des zugehörigen Bootes anschmiegen.

Bootskrahne — Krahne, auf welche die Boote aus dem Wasser gezogen werden; Drehkrahne ermöglichen die weitere Übertragung der Boote in die Klampen des Bootsdecks (der Bootsbrücke).

Bootsmann — der älteste Unterofficier des Deckdienstes.

Bootsmannsgast — Matrose, dem die Aufbewahrung der Materialvorräthe des Bootsmannes im Depot obliegt.

Bootsmannsmaat — Unterofficier des Deckdienstes (Charge: Zugsführer der Infanterie).

Bootsmannspfeife — Pfeifchen zur Abgabe von Signalen im Deckdienste (beim Segelmanöver etc.).

Bootsrolle — Eintheilung der Mannschaft zum Bemannen der Boote.

Bora — heftiger Nordostwind des adriatischen Meeres.

Bord, am — auf dem Schiffe.

Bord, der — beim Aufkreuzen zwischen zwei Wendungen fallender Schiffsweg; **Seebord** führt vom Lande weg, **Landbord** gegen dieses.

Bordsäbel — kurzer, breiter, zweischneidiger Säbel zur Bewaffnung der Posten unter Deck und zum Kampf in beengten Räumen.

Bordwand — Innenseite der Schiffswand; auch aufstehender Theil der Schiffswand, welcher das Oberdeck umsäumt.

Borg (-Brasse, -Toppenant etc.) — »Hilfs-« (Brasse, -Toppenant etc.).

Boxbatterie — auf demselben Deck installierte, durch Splitterschutzkästen von einander getrennte Geschütze.

brackig — mit Seewasser vermischtes, (leicht oder stark) salzig schmeckendes Trinkwasser (Flusswasser).

Bram- — Vorsilbe zur Bezeichnung aller Taue, Segel etc., welche zur Bramraa, beziehungsweise Bramstenge gehören.

Bramgasten, die — Bemannung der Bramraa.

Bramraa, die — die dritte Raa (vom Schiffsrumpfe gegen oben zu).

Bramstenge, die — das zweite Verlängerungsstück eines Mastes.

Brandel, das — zur Entzündung der Pulverladung eines Geschützes dienende Initialladung.

Brandrolle, die — Vertheilung der Bemannung für das Löschen von Schadenfeuern.

brassen — die Raaen um ihre verticale Achse drehen.

Brassen, die — Taue, welche an den Enden der Raaen zu deren horizontaler Drehung angebracht sind.

brassen und toppen — die Takelage in Ordnung bringen: die Raaen müssen senkrecht zum Mast und parallel stehen, das Tauwerk straff sein u. s. f.

Bratspill, das — horizontal liegende Ankerwinde.

Breitseite, die — Längsseite des Schiffes.

Breitseite, eine Breitseite abgeben — alle auf derselben Schiffslängsseite befindlichen Geschütze abfeuern.

Brigg, die — Schiff mit zwei Masten, beide tragen Raasegel.

Briggschoner, der — s. Schoner.

Brise — leichter oder mäßig starker Wind.

Bucht, die — Biegung eines Taues.
Bug, der — Vordertheil des Schiffes.
Bugflagge — kleine Kriegsflagge, am Sonntag oder bei festlichen Anlässen am Buge geführt.
Bugmann, — der vorderste Ruderer eines Bootes.
bugsieren — schleppen.
Bugspriet, das — ein mastähnliches Rundholz, welches vom Bug aus schräg nach vorne und aufwärts ragt.
Bugwelle — vom Bug eines fahrenden Schiffes aufgeworfene Welle.
Buline, die — Tau, mit welchem das Stehleik eines Raasegels nach vorne gezogen wird, falls der Curs des Schiffes sich so viel als möglich der Windrichtung nähern soll.
Bumboote — Boote von Kleinhändlern, welche ihre Sachen den Bemannungen der Schiffe feilbieten wollen.
Butluf, der — Balken am Vorschiff außenbords (an jeder Bordseite einer) für das Anbringen der Fockhalse.

C.

Cabine — separierter Wohnraum für Angehörige des Stabes (Seecadetten ausgenommen) und ältere Unterofficiere.
Cadettenmesse — gemeinsamer Wohnraum der Seecadetten.
Calmen — Windstille.
Captor — jenes Schiff, welches im Kriege von einem anderen Besitz ergriffen hat.
Carré — die Officiersmesse (s. Messe).
Casematte — gepanzerte Central-Batterie eines Schiffes.
Casemattschiff — Schlachtschiff, dessen Hauptgeschütze in einer gepanzerten Centralaufstellung vereinigt sind.
Citadelle — panzergeschützter Raum, in welchem Hilfsmaschinen, Munitions-Förderungsanlagen etc. vereinigt sind.
Colonne — taktische Formation, bei welcher die Schiffe in zwei parallelen Kielwasserlinien (s. d.) nebeneinander fahren.
Commandierender — der selbständige Befehlshaber mehrerer Schiffe.
Commandobrücke — brückenartiger erhöhter Aufbau, welcher alle zur Schiffsführung nöthigen Befehlgebungs-Einrichtungen trägt; in See Aufenthaltsort des Commandanten (des Wachofficiers).
Commandoflagge — Flagge, welche, an den Top eines Mastes gehisst (am Buge des Bootes geführt), die dienstliche Anwesenheit eines Admirals am Bord (im Boote) kennzeichnet. (Beschreibung der verschiedenen Commandoflaggen s. S. 63.)
Commandothurm — panzergeschützter, mit schmalen Ausblick-Öffnungen versehener Thurm auf oder unter der Commandobrücke, in welchem alle zur Schiffsführung und zur Verwertung der Kampfmittel dienenden Apparate aufgestellt sind.
Commodore — von Sr. Majestät an Linienschiffs-Capitäne, welche das Commando über mehrere Schiffe führen, für die Dauer dieser Dienstesstellung verliehener Titel.
Commodore-Stander — Commandoabzeichen eines Commodore; in zwei Zungen gespaltene, vertical wehende Kriegsflagge.
Conus — mit rothem Stoffe bekleideter Conus zum Anzeigen der Art des Maschinenganges.
Convoi — Kriegsschiffe, in Kriegszeiten Handelsschiffe zu deren Schutz begleitend.
Contrebrasse — nach vorne über Kreuz geführte Brasse der Großraa, welche zur Unterstützung der (nach achter laufenden) Großbrasse dient.
Contre-Carré — Cadettenmesse (s. d).
Corvée-Dienst — Bereitschaft, nach Beendigung eines periodischen Dienstes von den betreffenden Personen während einer diesem Dienste gleich langen Zeitdauer zu halten.
Corvette — getakelter altartiger Kreuzer, kleiner als die Fregatte (s. d.), größer als das Kanonenboot (s. d.).
Corvette, gedeckte — die Geschütze befinden sich unter dem Oberdeck (in der »Batterie«).
Corvette, Glattdecks- — die Geschütze befinden sich auf dem Oberdecke (die »Batterie« — als Raum — fehlt).
Curs, Compass- — Winkel, den die Mittellinie des Schiffes mit dem magnetischen Meridian einschließt.
Curs, wahrer — Winkel, den die Mittellinie des Schiffes mit dem Längenkreis einschließt.
Cursskizze — der auf einer Skeletkarte eingetragene, mit einer Legende versehene, vom Schiffe zurückgelegte Weg.

D.

Dampfbarkasse — großes, mit Maschinenkraft ausgestattetes Boot.

Dämpfgordinge — dienen dem gleichen Zwecke wie die Bauchgordinge (s. d.).

Dampfkutter — kleineres Dampfboot.

Dampfsteuer — die Drehung des Steuerruders wird durch eine kleine Dampfmaschine bewirkt.

Davits, die — Krahne für Boote, welche nicht eingesetzt werden, sondern außenbords (auf den Krahnen) hängen bleiben.

Deck — die horizontalen Plankenlagen aller Schiffsräume; unter »Deck« ohne nähere Bezeichnung ist stets das oberste Deck eines Schiffes gemeint.

Deckbalken — Querverbände des Schiffskörpers, auf welchen die Planken der Decke befestigt sind.

Decklinse — in das Deck eingesetzte Glaslinse (Prisma), welche Licht (wenn geöffnet auch Luft) in den unterhalb liegenden Raum führt.

Deckklüse — kurzes eisernes Führungsrohr, welches das Deck durchdringt; dient zur Führung der Ankerkette.

Deckmeister — dem Bootsmann im Range folgender Unterofficier des Deckdienstes; Hilfsorgan des Bootsmannes, speciell für das Oberdeck und die Boote.

Deckreserve — nicht in die Takelage bestimmte Mannschaft, besorgt beim Segelmanöver das Anholen und Aufschießen der Taue.

deinsen — das Schiff fährt nach rückwärts infolge backer (s. d.) Segel (mitunter auch auf Dampfschiffe angewendet, welche nach abgestelltem Rückwärtsgange der Maschine durch das Trägheitsmoment in dieser Bewegung verharren).

Deplacement — Gewicht der vom Schiffe verdrängten Wassermasse.

Depositum — Hälfte der Schiffslöhnung, wird bei der Auszahlung nicht erfolgt, sondern (je nach Wunsch des Betreffenden) bis zur Ausschiffung oder dauernden Beurlaubung des Unterofficiers (Matrosen) aufbewahrt.

Detail — das zu einem Specialdienste gehörige Material. z. B. Torpedo-Detail, Steuer-Detail.

Detailführer — der eingeschiffte rangälteste Unterofficier jeder Specialität, welchem die ordentliche Haltung des zu seinem Detail gehörigen Materials obliegt.

Detailvorstand — Seeofficier, mit der Aufsicht über ein Detail betraut; z. B. der Artillerie-Officier — Artillerie-Detail, Manöver-Officier — Manöver-Detail.

Deviation — Ablenkung der Compassnadel am Bord durch die magnetischen Eisenmassen des Schiffes (genaue Erklärung s. S. 129).

Diagonalboote — besitzen wenige Spanten und eine doppelte diagonal liegende Außenbeplankung.

Diana — Morgenwache (4—8 Uhr morgens).

dicht am Winde — derart segeln, dass (bei ganz aufgebrassten Raaen) der Einfallswinkel des Windes auf die Raasegel möglichst klein ist.

dicht gereffte Segel — alle Reffe (s. d.) eingestochen.

Dienstflaggen — zeigen die dienstliche Anwesenheit eines k. u. k. Generals auf einem Schiff (im Boot) an. (Detailbeschreibung der verschiedenen Dienstflaggen s. S. 64.)

Division — eine Abtheilung von 2 bis 5 (meist 3) Schiffen; die Mannschaft wird am Bord in zwei Divisionen getheilt.

Divisionsschiff — Führerschiff einer Torpedoflottille.

Dock, das — schwimmendes oder gemauertes Bassin für das Trockenlegen von Schiffen. (Detailbeschreibung s. S. 435.)

docken — ein Schiff ins Dock bringen.

Dodshoft — einem Block ähnlich, doch ohne Scheibe.

Dollbord, der — der obere Rand einer Bootswand.

Doppelboden — moderne größere Schiffe erhalten einen doppelten Boden, dessen Zwischenraum in zahlreiche kleine, wasserdichte Zellen geschieden wird.

Doppelpart, im — das Tau ist zu einem Ring, durch diesen und zurück geführt.

doublieren — vorbeifahren.

Drainage — Rohrleitungen, Pumpen, wasserdichte Untertheilungen, Schleusen etc. eines Schiffes, welche zur Bekämpfung eines Wassereinbruches oder eines Schadenfeuers dienen.

Drainage-Meister — Maschinen-Unterofficier, im Drainage-Dienste besonders ausgebildet.
Dregg — kleiner Anker mit mehreren Armen.
dreggen — mit dem Dregg (s. d.) einen am Meeresgrunde liegenden Gegenstand zu fischen suchen.
Drehreep — eine Kette oder ein Tau, welches den Zug der Talje des Marsfalls (s. Fall) auf die Marsraa überträgt.
Dreimast-Schoner — s. Barkschoner.
Duchten, die — aus Kabelgarnen (s. d.) zusammengedrehte Theile eines Taues (3 oder mehr Duchten bilden ein Tau).
Dünung — wellenförmige Bewegung der Meeresoberfläche, welche einem herannahenden Sturme vorausgeht oder nach dem Abflauen (Wechseln) des Windes durch einige Zeit andauert (meist sehr lange, flache Wellen).
Dullen — s. Rojdullen.
dwars — senkrecht auf die Kielrichtung des Schiffes.

E.

eindocken — ein Schiff ins Dock (s. d.) bringen.
einholen — herunterziehen (von Flaggen), hereinziehen (Spieren, Geschütze).
einlegen — (Backspieren) an die Schiffswand legen; Hereingehen der Bemannungen längs der Raa (s. auslegen).
Einlullen des Windes — allmähliches Aufhören des Windes.
einschekeln — durch Schließen eines Schekels eine Verbindung herstellen.
einscheren — ein Tauende durch das Scheibenloch eines Blockes ziehen.
einschiffen — auf das Schiff bringen.
einschiffen, sich — sich zu dauernuem Aufenthalt auf ein Schiff begeben.
einsetzen, die Boote — im Wasser schwimmende oder auf ihren Krahnen hängende Boote innerhalb des Schiffes bringen.
Einsetzen des Windes — Beginn des Windes.
Einstechen eines Reffs — das Reff (s. d.) einbinden.
Eisendeck — aus Eisenblechgängen (statt aus Holzplanken) gebildetes Deck (unter dem Bestreichungsfelde von Geschützen, auch unter maschinellen Anlagen).
en barbette — »über Bank« (s. d.) feuerndes Geschütz.
Ende, ein — ein Stück Tau.
Entern, das — ein feindliches Schiff zum Zwecke der Eroberung durch den Kampf von Mann zu Mann ersteigen; gehört einer früheren Taktik an und ist heutzutage ausgeschlossen.
Entersäbel — s. Bordsäbel
Erkennungssignal — Combination von Signalflaggen (oder Laternen und Blickfeuern [s. d.]), welche den Namen des betreffenden Schiffes bedeutet.
Erker — jeder nicht gepanzerte, über die Schiffswand hinausragende Ausbau, welcher für die Aufnahme eines Geschützes (Projectors) bestimmt ist.
Escadre — Vereinigung einer größeren Anzahl von Kriegsschiffen unter gemeinsamen Oberbefehl.
Eselshoft — flacher Klotz mit einem viereckigen und einem runden Loche, verbindet Untermast und Marsstenge, beziehungsweise Marsstenge und Bramstenge.
Eule, eine Eule fangen — wenn durch Unaufmerksamkeit des Steuermannes die Fahrtrichtung des scharf am Winde (s. d.) segelnden Schiffes der Windrichtung zu sehr genähert wird und die Raasegel daher back (s. d.) zu tragen beginnen.

F.

Faden — Tiefenmaß der älteren und der englischen Seekarten; ein englischer Faden = 1·8 *m*.
fahrbar — schiffbar.
fahren — Führung des Tauwerkes; z. B. eine Schote »fährt« vom Schothorne des Segels zur Nock der nächst unteren Raa u. s. f.
Fahrt — Geschwindigkeit eines Schiffes.
Fahrt machen, gute (schlechte) — Art des Vorwärtskommens eines Schiffes.
Fahrt nach vorne (Fahrt über Heck) — bezeichnet die Bewegungsrichtung des Schiffes.
Fahrzeug — kleineres Schiff.
Fall — Tau zum Hinaufziehen und Herunterlassen eines Gegenstandes; wird durch Anfügung der Vorsilben, die sich auf Mast, Raa etc. beziehen, benannt, z. B. Großmarsfall, Klüverfall, Windsegelfall u. s. f.

Fall — Neigung aus der verticalen Linie, speciell bei Masten.

Fallhorn — obere Ecke der Klüver (s. d.), an welcher der Fall befestigt ist.

Fallreep — Ausschnitte der Bordwand an beiden Schiffsseiten, von welchen Stiegen oder Sprossenleitern zum Meeresspiegel herabführen.

Fallreeps-Unterofficier — im Deckdienste stehender Unterofficier. (Obliegenheiten desselben s. S. 175.)

Fangleine — Tau, am Bootsbuge befestigt; dient zum Anbinden des Bootes (an einer Boje, am Schiffe etc.).

Fernsignale — weithin kenntliche Körper (Kugel, Kegel, Cylinder), welche zur Signalisierung auf große Distanzen verwendet werden, da solche das Erkennen von Zeichnung und Farbe der Signalflaggen nicht mehr zulassen.

festlegen, ein Tau — s. belegen.

festmachen, ein Segel — längs der Raa (Gaffel etc.) aufrollen und niederbinden.

Feuer — Leuchtfeuer oder das Licht eines Leuchtschiffes.

Feuer abbrennen — die Feuer in den Kesseln werden dem langsamen Verlöschen zugeführt.

Feuerrunde — Runde um 10 Uhr nachts, vom Geschützmeister oder vom Profoßen geführt, controliert speciell alle Lichter.

„Feuer und Licht!" — Anruf seitens des Führers einer Nachtrunde, wenn dieser in einer Cabine Licht sieht; der in der Cabine Befindliche muss »Alles wohl!« antworten.

Feuer vorschieben — Ausbreiten der zurückgeschobenen Kesselfeuer (s. d.).

Feuer zurückschieben — dient zur Erhaltung der zur Dampfentwicklung nicht mehr benöthigten Feuer im Kessel (als Bereitschaft für den Bedarfsfall rascheren Erzeugens von Dampf oder bei kurzem Hafenaufenthalte); die Feuer werden hiebei auf den Rosten in der Nähe der Heizthüren zusammengezogen.

fieren — s. abfieren.

Finknetze — Kästen längs oder unter der Reeling (s. d.), welche zum Aufbewahren der Hängematten dienen.

Firstspiere — hölzerne Stange, über der Mitte des Decks in entsprechender Höhe als Stütze der Sonnenzelte geführt.

Fischungen — Ausschnitte der Decks, durch welche die Untertheile der Masten geführt sind.

Flagge — Fahne aus leichtem Wollgewebe (Ehrenflagge aus Seide).

Flagge einholen — die Flagge mit ihrer Leine, an welche sie gebunden ist, herunterziehen.

Flagge halbtop — auf halber Höhe zwischen Gaffel und Reeling (des Flaggenstockes); Zeichen der Trauer.

Flagge in Schau — die Flagge mit einem Knoten versehen gehisst; dient als Nothsignal.

Flagge streichen — Einholen der Flagge während des Kampfes als Zeichen der bedingungslosen Übergabe des Schiffes.

Flagge zeigen — die Entsendung von Kriegsschiffen in fremde Länder zur Repräsentation und Vorführung der eigenen maritimen Machtmittel.

flaggen — Flaggengala (s. d.) hissen.

Flaggencapitän — der Commandant des Flaggenschiffes (s. d.).

Flaggengala, große — Schmuck der Schiffe bei festlichen Angelegenheiten; die Signal-Flaggen werden an Leinen von den Mastspitzen zum Schiffe herabgeführt (entweder querüber oder der Schiffslänge nach). (Beschreibung s. S. 137.)

Flaggengala, kleine — von jedem Masttope weht eine Kriegsflagge (Details s. S 137).

Flaggen-Officier — jeder Admiral (führt auf dem Schiff oder im Boot eine Commandoflagge).

Flaggenschiff — Schiff, welches eine Commandoflagge (s. d.) führt.

Flaggen-Stab — dem Commandierenden (s. d.) zugetheilte Officiere (eventuell auch Ärzte, Auditore und Beamte).

Flaggenstock — längerer Stock (Stange) zur Anbringung einer Flagge; getakelte Schiffe führen die Heckflagge an der Besahngaffel (s. d.).

Flaggentuch — leichter wollener Stoff, zur Herstellung der Flaggen verwendet.

Flaggenwache — wird im Kampf aufgestellt, damit kein Unberufener die Flagge streichen (s. d.) könne.

flauen — s. abflauen.

Flechtung — an einer bestimmten Stelle um aufrechtstehende Rund-

hölzer gelegte Taue (z. B. Bramflechtung: Stage, Wanten und Pardunen).

Flechtungsröhren — die Bram- und die Oberbramflechtung sind auf eisernen Röhren montiert, welche beim Streichen der Stenge auf dem Stengen-Eselshoft (s. d) abgestreift werden.

Flottanten — Sammelname für Lastboote, Krahnboote, Plätten etc. eines See-Arsenals.

Flotte — die ganze Wehrmacht zur See oder eine aus besonders vielen Schiffen zusammengesetzte Escadre.

Flottenrock — Uniformrock des Marine-Stabes und der höheren Unterofficiere.

Fock — diese Vorsilbe kennzeichnet die Unterraa und deren Segel sammt allem Tauwerke, die Wanten (sammt Rüsten) und die Stage des Untermastes des Fockmastes; alle übrigen Stengen, Raaen, Segel und Taue des Fockmastes werden mit der Vorsilbe **„Vor"** gekennzeichnet.

Fockmast — der erste Mast eines Schiffes (von vorne gegen achter gezählt).

Fregatte — getakelter größerer Kreuzer mit mehr als 12 Geschützen in gedeckter Batterie-Aufstellung; ältere Schiffsclasse.

Freideck — Oberdeck, welches von keiner Bordwand, sondern nur von einem Geländer umsäumt ist.

frischen — s. auffrischen.

Frontlinie — taktische Formation einer Schiffsabtheilung; sämmtliche Schiffe fahren nebeneinander in einer Linie, welche auf die Cursrichtung senkrecht steht.

Frontordnung — taktische Ordnung, die Verbindungslinie der Divisionen bildet eine Gerade, welche zur Cursrichtung senkrecht steht.

Fußparden — Taue, von hinter der Raa angebrachten Hangern getragen; sie hängen festonartig unter der Raa und ermöglichen der Raabemannung das Auslegen (s. d) und Einlegen (s. d.).

G.

Gabeldullen — Eisen- oder Messinggabeln, welche in dem Dollbord (s. d.) eines Bootes beweglich stecken und für das Einlagern der Ruder dienen.

Gaffel — schräg von der Rückseite des Mastes (etwas unter der Mars, s. d.) emporragendes Rundholz; dient zum Ausspannen des Gaffelsegels.

Gaffelgerden — reichen als Brassen der Gaffel von deren beiden Seiten zum Oberdecke herab.

Gaffelschoner — Segelschiff, welches kein Raasegel, sondern nur Klüver und Gaffelsegel führt.

Gaffelsegel — trapezoidisches Segel, welches mit einem Rand an der Gaffel, mit dem zweiten an der Rückseite des Mastes befestigt ist.

Gallion — bei älteren Schiffen ein Vorbau am Buge, welcher einen ästhetischen Übergang vom Bugspriet zum Buge bildet.

Gallionsfigur — die Gallion (s. d.) älterer Schiffe trägt an ihrer Spitze eine geschnitzte Figur, welche den Namen des Schiffes symbolisiert (eventuell Büste derjenigen, nach welchen das Schiff genannt wird).

Gangspill, das — aufrecht stehende Ankerwinde.

Gangweg, der — Stelle des Oberdecks beiderseits des Großmastes.

Garn — starker Zwirn.

-gast — Nachsilbe zur Bezeichnung der Leute, denen bestimmte Dienste obliegen (Bramgast, Backgast etc.).

Gat — kleine Öffnung; auch ein enger Raum.

Gefechtsalarm — Versetzung des Schiffes in gefechtsbereiten Zustand.

Gefechtsmars — Aufbau eines Mastes, zur Aufnahme von kleinen Geschützen bestimmt.

Gefechtsmast — Mast, mit einer Gefechtsmars (s. d.) oder mehreren solchen ausgestattet.

Gefechtssteuer — Hand- oder Dampfsteuerrad in einer gegen feindliche Projectile geschützten Aufstellung.

Gegenmarsch, wenden im — Wendungen einer im Kielwasser steuernden Schiffsabtheilung; jedes Schiff wendet auf jener Stelle, auf der das Führerschiff die Wendung ausführte.

Gegenwind — aus der Cursrichtung wehende Luftströmung.

gegisster Punkt — aus den zurückgelegten Cursen und Wegstrecken berechneter Ort des Schiffes; ist infolge einzelner Fehlerquellen nur annähernd richtig.

Generalrunde — von einem Officier geführte Runde, welche um 9 Uhr abends alle Schiffsräume, die gelöschten Kambüsenfeuer (s. d.) etc. besichtigt.

Geitaue — Taue, mit welchen die Schothörner eines ausgebreiteten Raasegels (die Leike eines Gaffelsegels) an die Raa (Gaffel) gezogen werden können; ihre Unterscheidung erfolgt durch kennzeichnende Vorsilben, z. B. Vorbramgeitau, Großgaffel-Nockgeitau etc.

gekoppelter Punkt — s. gegisster Punkt.

„gerojt!" — Commando zum (Aufhören des Ruderns und gleichzeitigen) Versorgen der ausgelegten Ruder in das Innere des Bootes.

Gesammt-Detail-Officier — der dem Schiffs-Commandanten im Range nächste Seeofficier.

Geschütz-Einsatzlauf — der Lauf einer kleincalibrigen Schnellfeuer-Kanone, einem größeren Geschütz eingefügt; dient zu ökonomischen Vorübungen des Scheibenschießens.

Geschützmeister — der rangälteste Unterofficier des Artillerie-Dienstes am Bord; auch Titel jener höheren Artillerie-Unterofficiere (und Maaten), welche im Geschützmeister-Curse besonderes Wissen erworben haben.

Geschwader — aus Torpedoflottillen und schweren Kreuzern combinierte Schiffs-Abtheilung.

getakelt — mit einer Zurüstung versehen, welche die Fortbewegung mit Segeln ermöglicht.

Gezeiten — Ebbe und Flut.

Gien — ein besonders kräftiger, schwerer Flaschenzug.

Gierschlag — durch die Gewalt der Wellenbewegung wird ein verankertes und auch ein fahrendes Schiff aus der normalen Richtung abgelenkt, es **„giert"**; die einzelne Bewegung heißt Gierschlag.

Gigg — leicht gebautes, schmales Boot, für den alleinigen Gebrauch des Schiffscommandanten bestimmt.

Gissung — Bestimmung des Schiffsortes aus den zurückgelegten Cursen und Wegstrecken.

Glas, ein (zwei u. s. f.) — eine halbe (ganze u. s. f.) Stunde seit Beginn der vierstündigen Wache, durch einen (zwei u. s. f.) Schlag an der Schiffsglocke markiert. **„acht Glas"** werden zu Mittag, um 4 und 8 Uhr p. m., zu Mitternacht, um 4 und 8 Uhr a. m. »geschlagen«.

Gösch, die — Bugflagge (s. d.).

Gordinge, die — jedes Unter- und Marssegel besitzt außer dem eigentlichen (Schot-) Geitau (s. d.) noch mehrere, über seine Fläche strahlenförmig vertheilte Gordinge, welche beim Aufgeien das Steh- und Schotleik des Segels an die Raa bringen.

Granate — jede beim Auftreffen explodierende Kanonenkugel.

Gräting — hölzernes (eisernes, Messing-) Gitter, mit welchem Luken bedeckt werden.

Groß- — Vorsilbe zur Kennzeichnung aller Stengen, Raaen, Segel und Taue, welche zum Großmaste gehören

Großmast — der zweite Mast eines Schiffes, von vorne gegen achter gezählt.

Großraa — die unterste Raa des Großmastes.

Großsegel — das Segel der Großraa.

Grund, der — der Meeresboden.

Grund, Anker im — der fallen gelassene Anker.

Grund, kein — Meldung des lothenden Steuermannes, wenn das Loth den Meeresboden nicht erreichte.

Grundprobe — das Loth hat an seiner Unterseite eine mit Unschlitt gefüllte Aushöhlung, an welcher je nach der Beschaffenheit des Meeresbodens kleine Theile (Sand, Schlamm) haften bleiben und mit dem Loth als »Grundprobe« heraufgebracht werden.

Gruppe — Unterabtheilung der Mannschaftsquartiere; außerhalb der Quartiere stehen die Maschinen-, Steuer-, Escadre- und wachdienstfreie Gruppe. (Details s. S. 117.)

Gruppe, Torpedoboots- — Vereinigung von drei, ausnahmsweise auch zwei Torpedobooten zu einer Abtheilung.

Gut — Sammelname für das Tauwerk eines Schiffes.

Gut, laufendes — alle durch Blöcke geleiteten beweglichen Taue.

Gut, stehendes — alle nicht beweglichen, fix angebrachten Taue.

H.

Hafenkleider — Überzüge aus Segelleinwand für Klüver- und Gaffelsegel.

Hafenlichter — die von einem im Hafen liegenden Schiffe zur Markierung seiner Position vorne und achter ausgesetzten weißen Lichter.

Hafensperre — Sicherung eines Hafens gegen das Eindringen feindlicher Schiffe durch Anbringung von Annäherungshindernissen (Minen und Barricaden).

Hafenzeit — Verspätung des Eintreffens der Flutwelle gegen die Culmination des Mondes.

Hahnepot — Befestigung eines Taues (einer Kette) mit oder an mehreren strahlenartig angeordneten Ausläufern.

Hahnepot, im Hahnepot ankern — zwei Anker derart fallen lassen, dass ihre gegen den Schiffsbug laufenden Ketten einen Winkel einschließen.

halber Wind — die Windrichtung steht senkrecht auf die Fahrtrichtung des Schiffes.

halbtop — (ein Signalkörper oder eine Flagge) auf halber Höhe zwischen dem Schiffsrumpf und der Mast-(Flaggenstock-)Spitze.

Halse — Tau, mit welchem das Schothorn eines Untersegels gegen vorne, das Halshorn eines Gaffelsegels in die Höhe gezogen werden kann.

Halsen, über Halsen wenden — Manöver, mit welchem bei Sturm oder flauer Brise ein Schiff durch Abfallen und nachheriges Anluven die Einfallsseite des Windes wechselt. (Beschreibung s. S. 373.)

Halshorn — die untere, am Mast anliegende Ecke eines Gaffelsegels; die untere, vordere Ecke eines Klüversegels, mit welcher dieses am Bugspriete befestigt wird.

Handsignale — der Signalisierende hält in jeder Hand eine kleine Flagge (einen Ball) und gibt mit diesen Zeichen nach einem Buchstabensysteme

Handspake — hölzerner Hebel.

Handsteuer — mit Handkraft zu bewegender Steuerapparat.

Hanger — hängende Ketten- oder Taustücke, an deren unterem Ende ein Gegenstand befestigt wird.

Heck, das — rückwärtiger Theil des Schiffskörpers.

Heckflagge — die über dem Hecke (s. d.) geführte Nationalflagge.

Heckschuss — Schuss in der Kielrichtung nach rückwärts.

Helling — Fundament, auf welchem Schiffe gebaut werden.

Hemd — die geglättete Außenseite eines zusammengerollten Segels.

Hennegat — Öffnung des Hinterschiffes, durch welche der Steuerstamm ins Schiff reicht.

hinterlastig — s. achterlastig.

hissen — etwas mit einem Tau (einer Kette) in die Höhe ziehen.

Hochwasser — Flut.

hohe See — hohe Wellen.

hoher See, in — weit weg vom Lande.

Hohl streichen, in — alle Stengen und Raaen streichen (zur Verminderung des Winddruckes oder des Obergewichtes, endlich bei größeren Instandsetzungsarbeiten).

Holzconserven — Einlagerung des Schiffbauholzes an seichten Uferstellen (nasse Conservierung).

Hörner — die Ecken aller Segel.

Hulk — ein nicht mehr seetüchtiges Schiff, welches zu untergeordneten Zwecken verwendet oder aufbewahrt wird.

Hundepünt — spitz zugeflochtenes Tauende.

Hundswache — die Wache von Mitternacht bis 4 Uhr früh

I, J.

Jagdpforten — Ausschnitte der Schiffswand, welche den Jagdschuss (s. d.) der Geschütze zulassen.

Jagdreff — das erste Reff des Marssegels.

Jagdschuss — Schuss in der Kielrichtung nach vorne.

jagen — verfolgen.

Jakobsleiter, die — Tauleiter mit hölzernen Sprossen.

in hoher See — weit weg vom Lande.

in Hohl streichen — s. Hohl streichen.

in Lee — auf der dem Wind abgewandten Seite.

in Luv — auf der dem Winde zugewandten Seite.

innenbords — innerhalb der Schiffswände.

Jollboot — kleines Ruderboot mit vier bis sechs Rudern.
Jolle — kleines Ruderboot mit zwei Rudern.
Jolltau — Tau, welches nur durch einen einfachen Block läuft.
Inspectionsschiff — bei mehreren vereinigten Schiffen hält eines Bereitschaft, um im Bedarfsfalle sofort Boote, Taue, Mannschaft, einen Arzt u. a. m. beistellen zu können.
Intelligenzwimpel — ein roth-weiß gestreifter Wimpel des internationalen Flaggensignalsystems; bezeichnet, unter der eigenen Nationalflagge gehisst, den Wunsch, eine Signalcorrespondenz einzuleiten.

K.

Kabel, das — starkes Hanf- oder Stahldraht-Tau, für Schleppen und Vertäuarbeiten bestimmt.
Kabel, ein — als Längenmaß: $^1/_{10}$ Seemeile oder rund 200 *m*.
Kabelgarn, das — ein aus Hanf gesponnener Faden.
kaien — die Raaen aus der horizontalen in die verticale Lage bringen (vor dem eigentlichen Streichen).
Kajüte — Wohnung des Admirals oder Schiffs-Commandanten.
kalfatern – zwischen den Holzplanken gebliebene Fugen mit Werg verstopfen, dann mit Theer überstreichen.
Kambüse — die Küche.
Kammer (eines Schiffes) — die Gesammtheit der zum Schiffe gehörigen Einrichtungsgegenstände.
Kanonenboot — kleinste Classe getakelter Kreuzer (weniger als sechs Geschütze).
kappen — abschneiden.
Karduse — die in einem Sacke verwahrte, zur Abgabe eines Kanonenschusses gehörige Pulverladung.
Kartenhaus — kleine Hütte nächst der Commandobrücke für die mit der Navigation zusammenhängenden graphischen Arbeiten.
Kartentisch — am Geländer der Commandobrücke angebrachter Tisch mit Lade zur Unterbringung der Seekarte, Zeicheninstrumente etc. des Wachofficiers.
Karvielboote — nach Art der größeren Schiffe mit Spanten und horizontalen Außenplanken gebaute Boote.
katten — das Emporheben des Ankers von der Klüse zum Ankerkrahne
Kausche — eiserner Ring, umgeben von einem Taue
„kein Grund!" — s. Grund.
kentern — ein Schiff kentert, wenn es sich über die Stabilitätsgrenze neigt und daher umschlägt.
Kiel — der Grundbalken eines Schiffes, aus Holz oder Eisen zusammengesetzt.
kielholen — Strafe früherer Zeiten; der zu Bestrafende wurde an einem Tau unterhalb des Schiffes durchgezogen.
kielholen — ein kleineres Schiff so weit neigen, dass ein Theil des Schiffsbodens trocken liegt (für Reparaturen etc).
Kielwasser — das hinter dem Schiffe zurückbleibende, aufgewirbelte Wasser.
Kielwasserlinie — taktische Formation; ein Schiff fährt hinter dem anderen.
Kielwasserordnung — taktische Formation; eine Division fährt hinter der anderen.
kill — ein Segel ist kill, wenn es weder back (s. d.) trägt, noch vom Winde gebläht ist; (bei Windstille oder wenn das Segel in der Windrichtung liegt).
killbrassen — ein Segel brassen, bis es kill (s. d.) liegt oder dasselbe kill erhalten.
killen — das Schlagen der Segel, wenn ihre Fläche genau in der Windrichtung ausgebreitet ist.
Kimm, die — Meereshorizont.
Kinke — kleine, selbstgebildete Tauschlinge.
Kinnbacksblock — Block mit einem seitlichen Einschnitte für das Einlegen des Taues.
kippen — den am Krahne hängenden Anker in seine horizontale Ruhelage bringen.
klar — bereit.
klaren — in Ordnung bringen.
Klarschiff — sämmtliche Vorbereitungen für unbehinderte Durchführung eines Kampfes.
Kleider — die einzelnen Stoffstreifen, aus denen eine Flagge (ein Segel) zusammengenäht wird.
Klinkerboote — haben horizontale Planken, der Rand einer oberen überdeckt die nächste untere Planke; als Spanten werden zur Stärkung des Verbandes Holzleisten eingebogen.

Klüsen — Öffnungen des Vorderschiffes, durch welche die Ankerketten geleitet werden.

Klüver — die am Bugspriete befestigten dreieckigen Segel, diese heißen von vorne gegen achter: Außenklüver, Klüver, Sturmklüver.

Klüverbaum — das Bugspriet (s. d.) wird aus dem eigentlichen Bugspriet und zwei Verlängerungsstücken gebildet, deren erstes Klüverbaum und deren zweites Außenklüverbaum genannt wird.

Knebel — kleiner hölzerner, querliegender Pflock, welcher eine darübergelegte Schlinge festhält.

Knoten — als Eintheilung der Loggleine für das Messen der Schiffsgeschwindigkeit. (Detailbeschreibung s. S. 363.)

Kojen — Betten in einem von mehreren Personen bewohnten Raume.

Koker — Leder-(Eisen-)Gefäße für den Transport von Kardusen (Patronen der kleinen Schnellfeuer-Kanonen).

Kohle machen — Kohle einschiffen.

krängen — auf die Seite neigen.

Krängung — Winkel, um den das Schiff aus der normalen Lage auf die Seite geneigt ist.

Kreuz- — Vorsilbe zur Kennzeichnung der Stengen, Raaen, Segel und Taue des Kreuzmastes (s. d., Ausnahme s. Baginraa).

kreuzen — eine Zeitlang in bestimmter Gegend hin- und herfahren.

kreuzen — die vertical gehissten Raaen in horizontale Lage bringen.

Kreuzer — Schiff, bei welchem die Panzerung und schwere Artillerie zu Gunsten größerer Geschwindigkeit zurücktritt.

Kreuzmast — der dritte Mast des Schiffes, von vorne gegen achter gezählt.

Kutter — Ruderboot mittlerer Größe mit zehn bis zwölf Rudern.

L.

labsalben — nicht mit Ölfarbe angestrichene Rundhölzer mit Unschlitt einfetten.

Ladebaum — ein Rundholz (bei größeren Schiffen aus Blechen construiert) zum Ein- und Ausschiffen schwererer Lasten (s. S. 42).

Lancierapparat — Vorrichtung zum Ausstoßen des Torpedos.

lancieren — den Torpedo ausstoßen.

Landfeste, die — Tau (Kette), mit welchem ein Schiff am Lande befestigt wird.

Landmarke — gut sichtbare Gegenstände am Lande.

langschiffs — in der Längsrichtung des Schiffes.

laufendes Gut — s. Gut.

Läufer — das Tau eines Flaschenzuges.

Laufstag — den Matrosen als Anhalt dienendes Tau.

lavieren — s. aufkreuzen.

lebendes Werk — der unter der Schwimmlinie befindliche Theil des Schiffes.

Leck — Beschädigung am lebenden Werke, durch welche Wasser in das Schiff strömt.

Lecktuch — Matte, über das Leck gebracht, vom Wasserdruck angepresst, verhindert das weitere Einströmen des Wassers.

Lee — die dem Wind abgewandte Seite.

leegierig — Bestreben eines Schiffes, beim Segeln den Bug von der Windrichtung abzuwenden (abzufallen).

Leesegel — Segel, welche zur Verbreiterung der Raasegelfläche an der Luvseite beigesetzt werden.

Leeweg — s. Abtrift.

Legerwall — eine bei stürmischem Wetter in Lee und nahe befindliche Küste.

Leibstich — sichere Schlinge in einem Taue, für das Hissen von Leuten in die Takelage.

Leik — Taueinfassung der Segelränder.

lensen — bei Sturm vor dem Winde laufen, weil das Beiliegen (s. d.) nicht mehr möglich ist.

Leuchte — Leuchtfeuer oder Leuchtschiff.

lichten — Emporziehen von am Meeresgrunde liegenden Gegenständen.

Lichter — großes oder größeres Lastboot, für Transportzwecke gebaut.

Linie — Äquator.

Linienschiffe — Schlachtschiffe der Segel- und ersten Dampferflotten; sie führten die Kanonen (120—130) in zwei oder drei gedeckten Batterien.

Localattraction — s. Deviation.

Logg — Messleine an einem Brettchen, welches zum Ermitteln der Schiffsgeschwindigkeit über Bord geworfen wird. (Detailbeschreibung s. S. 363.)

loggen — die Geschwindigkeit des Schiffes mit dem Logg messen.
Logg-Glas — Sanduhr zu 15 oder 30 Secunden Laufzeit.
löschen — das Entladen eines Schiffes.
loswerfen — ein Tau ganz loslassen, losbinden
Lotsenflagge — mit einem weißen Rand umgebene eigene Nationalflagge; sie zeigt an, dass ein Lotse gerufen wird.
Loth — Senkblei.
lothen — die Meerestiefe messen.
Luken — Ausschnitte der Decke (für die Anbringung von Stiegen, als Licht- und Luftöffnungen).
Luv — Einfallseite des Windes.
Luvweg — in der Windrichtung durch Aufkreuzen gewonnener Weg.
luvgierig — Bestreben eines Schiffes, beim Segeln den Bug der Windrichtung zu nähern (anzuluven).

M.

Maat — Unterofficier (in der Charge eines Zugsführers).
magnetischer Curs — s. Curs.
Mallboden — Zeichenboden eines großen Saales, auf welchem die Details der Baupläne eines Schiffes in natürlicher Größe gezeichnet und mit Holzschablonen abgenommen werden.
„Mann über Bord!" — ein Mann vom Schiff in das Meer gefallen.
Manöver — jede Veränderung des Schiffsweges, der Segelführung, taktischen Formation oder Ordnung, das Aus- und Einlaufen etc. ist ein Manöver, welches entsprechend benannt wird, z. B. Einlaufmanöver, taktisches Manöver, Segelmanöver, Rundholzmanöver u. s. f
Manöver aufschießen — die auf Deck liegenden Enden des laufenden Gutes (s. d.) ordentlich zusammenlegen.
Manöver-Officier — Seeofficier, dem die Takelage, Boote, Anker u. a. m. im besonderen zugewiesen sind; der Manöver Officier ist auch Vorsteher des Bootsmanns-Details (s. d.).
Mantel — der an einem Ende belastete Theil des doppelten Flaschenzuges
Marling — dünne, aus zwei Garnen gedrehte Leine.
Marlpfriem — eiserner Pfriem für Arbeiten mit Tauen.
Mars — Plattform nahe dem oberen Ende des Untermastes; dient zum Ausspreizen der Marswanten, als Ruhe- und Stauplatz in der Takelage.
Mars- — Vorsilbe zur Kennzeichnung aller Taue und Segel, welche zur Marsraa und -Stenge gehören; z. B. Vormarsschote, Großmarsleesegel etc.
Mars, Gefechts- — s. Gefechtsmars.
Marsraa — die der Unterraa nächstfolgende (von unten gezählt die zweite) Raa.
Marsstenge — das erste Verlängerungsstück des Untermastes.
Maschinenleiter-Messe — Speise- und Conversationsraum der Maschinenleiter.
Mast — besteht aus dem Untermast und zwei Verlängerungsstücken, der Mars- und der Bramstenge.
Mastkragen — Leinwandkragen, schließt die Verbindungsstelle von Mast und Deck wasserdicht ab.
Matrosen-Corps — Sammelkörper der gesammten Marine-Mannschaft. (Gliederung etc. s. S. 410.)
Matrosen-Depot — Abtheilung des Matrosen-Corps (etwa Bataillon).
Matrosen-Kanonier — unterste Stufe der im Artillerie-Dienst ausgebildeten Mannschaft.
Messe — gemeinsamer Speise-(Conversations-)raum der einzelnen Gruppen des Stabes, auch diese selbst als Corporation; so die Officiersmesse (Seeofficiere, Geistliche, Auditore, Ärzte und Ingenieure und der Schiffrechnungsführer), Cadettenmesse (Seecadetten, Seeaspiranten und Eleven) und Maschinenleitermesse (Maschinenleiter, Werkführer).
Messeführer — Verwalter der Geldagenden der Messe (fallweisem Wechsel unterworfen).
Messevorstand — das rangälteste Mitglied der Messe (militärischer Chef).
Mick — das am Mast anliegende Ende der Gaffeln.
Missweisung — Ablenkung der Compassnadel vom Meridian durch den Erdmagnetismus.
Missionsschiff — zu transoceanischer Reise entsendetes Schiff.
mistiges Wetter — trübes Wetter.
Mittagsbesteck — Bestimmung des Mittagspunktes (s. d.).
Mittagspunkt (-Breite, -Länge) — Schiffsort (geographische Breite, Länge des Schiffsortes) zu Mittag.

„mittschiff!" — Steuercommando; das Steuer wird in die Verlängerung der Kiellinie gebracht.
mittschiffs — alle Stellen nächst der Längsmitte eines Schiffes.
Molo — zum Schutze eines Hafens gegen Wind und Wetter vorgebauter Damm.
Monitor — ein nur wenig über das Wasserniveau ragendes Thurmpanzerschiff.
Morgen-Manöver — Rundholzmanöver oder Lüften der Segel, wird im Hafen um 8 Uhr morgens vorgenommen.
Musterrolle — Namensliste der gesammten Schiffsbemannung.

N.

Nachtglas — vergrößertes, sehr gutes Opernglas.
Nachtskleider — ältere Monturssorten, von der Mannschaft nachtsüber getragen.
Navigation — die Führung eines Schiffes über die See, Bestimmung des Schiffsortes, der zu steuernden Curse etc.
Navigations-Officier — führt unter der Aufsicht des Commandanten die Navigation, ist Vorsteher des Navigations- und des Steuer-Details.
Netzbarricade — mehrere Meter unter das Wasserniveau reichende, miteinander verbundene Netzstreifen aus Stahlringen; schützt gegen Torpedo-Lancierungen feindlicher Torpedoboote, die sich an die äußere Barricade anschlichen.
Niedergang — von einem Decke zum anderen führende Treppe.
Niederholer — am Fallhorne der Klüver angebracht, wirkt dem Fall entgegengesetzt als Geitau.
Nitzel — kurze, zum Anbinden eines Gegenstandes an diesem angebrachte Marling- (s. d.) Stücke.
Nock — das äußerste Ende eines horizontalen Rundholzes (Raa, Backspiere etc.).
Nockbindsel — Leinen, mit welchen die oberen Ecken des Segels an die Raa (Gaffel) gebunden werden.
Nockgeitau — bringt beim Aufgeien den oberen Theil des Gaffelsegelstehleikes an die Gaffel.
Nockgording — s. Gording.
Nocktakel — Hanger (s. d.) mit Flaschenzügen, welche an der Nock der Groß- und Fockraa für das Ein- und Ausschiffen schwerer Gegenstände angebracht sind.
Nothruder — Aushilfssteuerruder bei Beschädigung des eigentlichen Steuerruders.

O.

Oberbootsmann — Unterofficiersgrad (s. Übersicht S. 468).
Oberbram- — Vorsilbe zur Kennzeichnung der zur Oberbramraa und deren Segel gehörigen Taue.
Oberbramraa — vom Schiffsrumpf aus gerechnet die vierte Raa.
Oberbramsegel — das Segel der Oberbramraa.
Oberdeck — das oberste durchgängige Deck.
Obersteuermann — Unterofficiersgrad (s. S. 468).
Officiersmesse — s. Messe.
Ordnung — gegenseitige Aufstellung der Divisionen einer Flottenabtheilung.
Ösfass — kleine hölzerne Schaufel mit Handgriff, zum Ausschöpfen von Wasser.

P.

Pallen — Sperrzapfen der Ankerwinden zur Hintanhaltung der Rückdrehung.
Parden — s. Fußparden.
Pardunen — Drahttaue, welche die Stengen gegen achter halten.
Part — einfache Taulänge.
Part, Doppel- — s. Doppelpart.
Part, laufender — jenes Tauende eines Flaschenzuges, an welchem gezogen wird.
Part, stehender — der am Blocke befestigte unbewegliche Theil des zu einem Flaschenzuge verwendeten Taues
peilen — anvisieren.
Peilung — Visierrichtung, auf der Compassrose abgelesen.
Peniche — s. Lichter.
Persennig — getheerte Segelleinwand als Schutz gegen Nässe; wird nach ihrer Bestimmung genannt, z. B. Geschützpersennig, Lukenpersennig u. s. f.
Pfahlmast — Mast, der keine Raasegel (nur Gaffelsegel) trägt.

Pferdeleine — stärkstes Hanftau des Schiffes.
Pforte — seitliche, mit Thüren oder Deckeln abschließbare Öffnung in der Seitenwand des Schiffes.
Pick — das vom Mast entfernte Ende der Gaffel.
Pinasse — zweitgrößtes Ruderboot der Schiffe, mit 14 Rudern.
Pinne — der dem Steuerstamm aufgesetzte Hebel, auf den die bewegende Kraft des Steuerapparates übertragen wird.
Piquet — mit der Reinhaltung, dem Anzünden und Verlöschen der Laterne betraute Dienstabtheilung.
Platte — Abendwache (4—8 Uhr abends).
platt vor dem Winde — Curs des Schiffes und Windrichtung fallen in eine Linie.
Pöller — aufrechte Stützen zur Befestigung besonders beanspruchter Taue (Schlepptaue, Landfesten).
Ponton — kastenartiges, flachgehendes Fahrzeug, welches einen Krahn trägt oder sehr schwere Lasten transportieren kann.
Positionslichter — jene Lichter, die ein fahrendes Schiff zur Nachtzeit aussetzt, um Zusammenstöße zu vermeiden. (Details s. S. 208.)
Postenquantum — die den Postendienst am Bord bestreitende Wachabtheilung.
Präsignal — s. Erkennungssignal.
Pratica — auf Grund des Gesundheitspasses gestatteter Verkehr mit dem Land und anderen Schiffen.
prangen — die Segelführung an die Grenze des Möglichen bringen (um zu paradieren, rasch vorwärts zu kommen etc.).
preien — s. anpreien.
Pricke — Stangensignal zur Bezeichnung eines Schiffahrtshindernisses.
Prise — ein in Besitz genommenes feindliches (oder Contrebande führendes, neutrales) Schiff.
Probefahrt — eine Fahrt vor der Indienststellung des Schiffes zur Constatierung des guten Zustandes der Maschine, behufs Messung der Schiffs-Geschwindigkeit und Beobachtung der Manövriereigenschaften.
Projector — eisernes Gehäuse mit einem Glasspiegel, welches die Strahlen eines elektrischen Bogenlichtes gesammelt nach der gewünschten Richtung dirigieren lässt.
Propeller — Schiffsschraube
Püttingswanten — kurze kräftige Ketten, welche den Zug der Marswanten aufheben.
Pütze — Wassereimer.
Putzjolle — kleines Flachboot für die Außenbordsreinigung.

Q.

Quarantäne — Verbot des Verkehres mit dem Land und anderen Schiffen wegen ansteckender Krankheiten am Bord oder nach dem Ankommen aus einem verseuchten Abfahrtshafen.
Quarantäne-Flagge — quadratische gelbe Flagge; zeigt an, dass ein Schiff mit Quarantäne (s. d.) belegt ist.
Quarterdeck — der achter vom Großmaste gelegene Theil des Oberdecks.
Quartier — die den Deckdienst versehende Mannschaft ist in vier Abtheilungen getheilt, welche Quartiere genannt werden. (Details dieser Eintheilung s. S. 117.)
Quartiermeister — Unterofficiersgrad (Corporal).
querschiffs — senkrecht auf die Längsrichtung des Schiffes.
Quersegel — jedes Raasegel.
Quirlscheibe — für Torpedolancierungen bestimmte Scheibe; am Ende einer Schleppleine befinden sich hintereinander drei hölzerne Quirl, welche beim Geschlepptwerden gut sichtbare Wellen als Ziel aufwerfen.

R.

Raaen — horizontal vor den Masten und Stengen aufgehängte Rundhölzer, welche zum Tragen und Ausbreiten der Quersegel bestimmt sind.
Raaensalut — auf den Unter-, Mars-, Bramraaen und dem Bugspriete symmetrisch aufgestellte Mannschaft (zur Begrüßung einer Standesperson).
Raasegel — jedes längs einer Raa befestigte Segel.
Rack — Taue oder Ketten, welche die Raamitte an den Mast (die Stenge) halten, indem sie diesen umfassen.
Rammbug — in eine unter Wasser befindliche Spitze auslaufende Construction des Vorschiffes, welche

beim Anrennen an feindliche Schiffe diesen ein großes Leck verursacht.

Ramme, die — der Rammbug (s. d.).

rammen — ein feindliches Schiff anrennen.

Rammkreuzer — moderne große Kreuzer mit Rammbug (s. d.).

rank — r. ist ein Schiff, welches sich ohne genügende Veranlassung übermäßig auf eine Seite neigt. (Gegentheil hievon: »steif«.)

Rapert, das — die Lafette.

Rauchkleider — Überzüge aus Segelleinwand, welche bei geheizten Kesseln die achter vom Schlote gelegenen Untermasten, Marsen, Unter- und Marssegel vor dem Rauche schützen.

Raum, der — unter dem Banjerdecke gelegener, tiefster Raum des Schiffes.

räumen — wegschaffen.

Raumen des Windes — Drehen der Windrichtung, durch welches der Einfallswinkel des Windes auf die Segel größer wird.

raumer Wind — der Wind fällt achter von der Dwarsrichtung, doch nicht in der Fahrtrichtung ein.

raume Schote — mit raumem Winde (s. d.) segeln.

Reduit — gepanzerter, über die Schiffswand vorstehender Bau; zur Aufnahme eines (mehrerer) Geschützes bestimmt.

Reeling — oberer Rand der Bordwand eines Schiffes.

Reelingssalut — Aufstellung der Mannschaft auf oder längs der Reeling zur Begrüßung einer Standesperson.

Reff, das — Streifen der Unter- und Marssegel, um welchen deren Fläche bei frischem Winde verkleinert worden ist.

Reffbindsel — Leine, mit welcher die oberen Ecken des nach Einschlagen des Reffs ausgespannt verbliebenen Segeltheiles an der Raa befestigt werden.

reffen — die Segelfläche durch Einschlagen von Segelstreifen längs der Raa verkleinern.

Reffknebel — längs der Raa vertheilte kleine Knebel, mit welchen die Reffleine an der Raa befestigt wird.

Reffleinen — auf dem Segel befestigte Leinen, welche die Grenzen der einzuschlagenden Theile des Segels bezeichnen, beim Reffen mit Knebeln an der Raa befestigt werden und solcherart das Anschlagleik (s. d.) ersetzen.

Refftalje — Flaschenzug, mit welchem beim Reffen das Stehleik des Segels gegen die Raanock gehoben wird, damit der obere Theil des Segels vom Winddruck entlastet sei.

Rettungsboje — tragfähiger Schwimmkörper mit Licht und Nahrungsmitteln ausgestattet; wird in die See fallen gelassen, wenn ein Mann über Bord stürzt.

Rettungskutter — mit wasserdichten Luftkästen versehener Kutter für Hilfeleistungen bei schlechtem Wetter; ist noch schwimmfähig, wenn bis zum Rande mit Wasser gefüllt.

Rettungsring — Ring aus Kork, mit Segelleinwand überzogen.

Rhede — gegen Wind und Wellen ungeschützter, offener Ankerplatz.

Richtsegel — Klüver (s. d.) und Besahn (s. d.).

Riemen — Ruder.

Rojdulle — Einschnitt am oberen Rande der Bootswand für das Einlegen des Ruders.

rojen — rudern.

Rojgast — der Rudernde.

Rolle — Vertheilung der Mannschaft zu einer bestimmten Verrichtung.

rollen — schaukelnde Bewegung des Schiffes um die Längenachse bei Seegang.

Rolltaljen — Flaschenzüge, welche bei heftigen Rollbewegungen (s. rollen) des Schiffes die schwereren Raaen zur Entlastung der Racken (s. d.) an den Mast halten.

Ruder — Steuerruder.

Ruderpinne — s. Pinne.

Ruderwinkel — Winkel, den das zur Seite gelegte Steuerblatt mit der Kielrichtung einschließt (günstigster Ruderwinkel 35—40°, s. S. 56).

Rundholz — Collectivbezeichnung für alle annähernd cylindrisch zugearbeiteten Hölzer der Schiffszurüstung und Takelage (Spieren, Stengen, Raaen, Ladebäume).

Rüsten — horizontal angeordnete Bänke außerhalb der Bordwand, nächst jedem Maste, für das Ausspreizen der Unterwanten (s. Wanten) und Pardunen (s. d.).

Rüstanker — (an der Backbordfockrüste befestigter) Reserveanker.

S.

Sahling, die — horizontal liegende Verbindung von zwei Längs- und zwei Querhölzern nahe des Untermast- und Marsstengentops (im zweiten Falle Stengensahling genannt); die Sahling trägt die Mars, die Stengensahling die Marsstenge; die Stengensahling spreizt auch die Bramwanten auseinander.

„Salutstationen!" — Commando für die Aufstellung zum Reelingssalute (s. d.).

Sand machen — Sand (für das Deck- und Anstrichwaschen) holen und einschiffen.

Scirocco — Südostwind in der Adria.

schaffen — essen.

schamfielen — sich scheuern, von etwas gerieben werden.

scharf am Winde — so nahe der Windrichtung segeln, dass die Segel der ganz aufgebrassten Raaen dem Schiffe noch Fahrt nach vorwärts ertheilen.

scharf anbrassen — die Raaen so weit als möglich brassen (bis sie sich an die Leewanten und -Pardunen legen).

Scheckel, der — Verbindungsglied für Ketten, mittelst Bolzen abzuschließen.

Scheckel Kette, ein — Kettenmaß von 25 *m* Länge.

Scheibengat — Einschnitt mit eingesetzter Rolle (für das Leiten eines Taues).

Scheilicht — mit Glas gedeckte Luke (s. d.).

Scherstock — aufrechtstehende Einfassung aller Luken (s. d.).

Schiemannsgarn — aus zwei bis drei (von altem Tauwerke genommenen) Kabelgarnen (s. d.) zusammengedrehte Leine.

Schiffsjungen — 14—17jährige Knaben, welche auf einem eigenen Schulschiffe zu Matrosen (Unterofficieren) herangebildet werden.

Schiffsrolle - Buch mit allen Rollen (s. d.) der Schiffsbemannung.

Schladding — altes, nur für untergeordnete Zwecke brauchbares Tauwerk.

Schlag am Steuer — einmalige Umdrehung des Handsteuers (s d.).

Schlag eines Taues — Schlinge des um einen Gegenstand gelegten Taues (der um die Betting gelegten Kette).

Schlag in der Vertäuung — zwei Ankerketten (Kette und Landfeste) durch das Schwaien des Schiffes verwickelt.

Schlagen der Stunden — ein- bis achtmaliges Anschlagen an der Schiffsglocke zur Markierung der seit Beginn der vierstündigen Wache abgelaufenen halben Stunden.

schlingern — aus Roll- und Stampfbewegungen (s. d.) combinierte unregelmäßige Bewegung des Schiffes.

Schlitten — Unterlage der Schiffsgeschütz-Lafetten, auf welcher diese nach der Schussabgabe zurückgleiten.

Schlitten — Balkengerüst, auf welches ein Schiff gehoben wird, wenn es vom Land in die See gelassen werden soll.

schlüpfen lassen — ein Tau (oder Ankerkette) gänzlich auslaufen lassen.

Schlusskeil — starker Keil, durch ein Loch im Fuße der Stengen gesteckt, mit welchem sich letztere auf die Mars (s. d.) (Marsstenge), beziehungsweise auf die Stengensahling (s. d.) (Bramstenge) stützen.

Schmarting — alte, für untergeordnete Zwecke brauchbare Segelleinwand.

Schoner — Schiff mit zwei Masten, der vordere trägt Raasegel, der achtere nur ein Gaffelsegel (und über diesem ein kleines dreieckiges Topsegel).

Schoten — Taue, mit welchen die unteren Ecken der Segel ausgespannt werden.

Schothorn — Ecke des Segels, an welcher eine Schote (s. d.) angebracht ist.

Schotleik — die untere Randeinfassung der Segel.

Schott, das — wasserdichte, dem Schiff eingebaute Wand.

Schrallen des Windes — Drehung des Windes, durch welche dessen mit der Fahrtrichtung eines Schiffes eingeschlossener Winkel kleiner wird.

schrappen — abkratzen.

Schutzschirm — Eisenblechwand, von der Lafette kleinerer Geschütze emporragend; Schutz für die Vormeister gegen Gewehrfeuer.

Schwabber — Bündel aufgedrehten Taues, zum Trocknen des Decks (Waschen des Ölfarbenanstrichs).

schwaien — Drehung des Schiffes auf der Stelle (um die verticale Achse).

Schwanzblock — Block mit einem daran befestigten Taustücke (zum Anbinden).
schweres Wetter — Sturm.
Schwimmdock — schwimmendes Dock (s. d.).
See, die — das Meer.
See, eine — eine Welle.
See, in See gehen — den Hafen verlassen.
See halten — auf dem Meere bleiben.
Seebord — beim Aufkreuzen der vom Land ab führende Ast des Zickzackweges.
seefest machen — einen Gegenstand anbinden oder verstützen, damit er bei den Bewegungen des Schiffes auf seinem Platze bleibe.
Seegang — die Wellenbewegung des Meeres.
seeklar — das Schiff ist bereit, in See zu gehen.
Seemeile — eine Minute am Erdmeridianquadranten, d. i. 1852 *m*.
Seemine — bewegungsloser, schwimmender Sprengkörper zur Vernichtung feindlicher Schiffe (automobile Sprengkörper heißen Torpedos).
Seetag, der — zählt von Mittag zu Mittag.
seetüchtig — zum Seedienste geeignet.
Seewehr — nach absolvierter Reservedienstpflicht sind noch zwei Jahre in der Seewehr zu verbringen (etwa wie die Landwehrzeit beim Heere, ohne Einberufung zu Waffenübungen).
Segel bergen — Segel festmachen.
segelklar — bereit, Segel zu setzen.
Segelkleider — s. Hafenkleider.
Segel pressen — so viel Segel führen, als das Schiff tragen kann.
Segel setzen — die Segel ausbreiten.
Signalpistole — für das Abfeuern von Leuchtkugeln, welche bei Nacht im Verband einer Schiffsabtheilung den Beginn der Wendung eines Schiffes markieren.
Signalraa — Raa, welche kein Segel trägt, sondern nur für das Hissen von Signalen bestimmt ist.
Slip — Differenz zwischen dem vom Schiffe zurückgelegten Weg und dem Producte von Schraubensteigung und der Zahl vollführter Schraubenumdrehungen.
Slipper — Vorrichtung, welche durch einen einfachen Handgriff das Auslösen eines Gegenstandes bewirkt (z. B. um den Anker oder an den Takeln hängende Boote fallen zu lassen).
Soldatengat — beiderseits in der Mars (s. d.) eingeschnittene Öffnung, durch welche die Mannschaft sich von den Unterwanten in die Mars begibt.
sorren — festbinden.
Sorrung — das Tau, durch welches zwei Gegenstände aneinander festgebunden sind.
Spanten — die Rippen des Schiffskörpers.
Specialitäten — Mannschaftsbranchen, welche für bestimmte Dienste besonders ausgebildet wurden.
Speichen — beim Handsteuer werden kleinere Drehungen nach der Zahl von Speichen des Steuerrades, welche die Mittelstellung passierten, angegeben.
Speigat — vom Rande des Decks nach abwärts geführtes Rohr, welches ober dem Meeresniveau mündet und das Wasser vom Deck ablaufen lässt; solche Speigatte sind rund um das Deck angeordnet.
Spieren — im weiteren Sinne: alle Rundhölzer geringen Querschnittes; im engeren Sinne: jene Rundhölzer, welche längs der Vor- und Großmarsraa, der Fockraa und Großraa gelagert sind und beim Setzen der Leesegel (s. d.) behufs Verlängerung der genannten Raaen hinausgeschoben werden.
Spillspaken — Hebelbäume, welche radial in den Kopf des Gangspills (s. d.) zu dessen Drehung gesteckt werden.
splissen — zwei Taustücke (ohne Vergrößerung ihres Querschnittes) durch Ineinanderverarbeiten ihrer Garne verbinden.
Spring, das — ein vom Heck ausgehendes verankertes (am Land, auf einem zweiten Schiffe befestigtes) Tau, durch dessen Anholen das Schiff geschwait werden kann.
Spring, der — das Ansteigen eines Decks aus der Mitte gegen vorne und achter.
Spur, die — Vertiefung, in welche der Mastfuß eingelassen wird.
Staffellinie (-Ordnung) — taktische Formation; die Schiffe (bei der Staffelordnung die Divisionen) halten sich seit- und rückwärts vom Führerschiffe (von der Tête-Division) in einer

Rangierungslinie, welche mit dem Curs einen Winkel von 45° einschließt; je nach der Peilungsrichtung: Steuerbord- oder Backbord-Staffellinie.

Stage — starke Taue, welche die Untermasten und Stengen in der Richtung nach vorne halten.

stagen — durch Anholen der Stage dem Maste (den Stengen) die richtige Stellung ertheilen.

stagen, über Stag wenden — beim Aufkreuzen durch Anluven in die Windrichtung und nachfolgendes Abfallen die Einfallsseite des Windes wechseln (vgl. halsen).

stampfen — schaukelnde Bewegung des Schiffes um seine kurze (Quer-) Achse infolge von Seegang.

Stampfstage — Taue, welche vom Klüver- und Außenklüverbaum über den Stampfstock (s. d.) zum Schiffsbuge laufen und die erstgenannten Rundhölzer gegen unten halten.

Stampfstock — vom Ende des Bugspriets schräg nach unten reichendes Rundholz; trägt die Stampfstage und vergrößert hiedurch den Winkel, unter welchem dieselben (auf Zug) beansprucht werden.

Standarten — Flaggen, welche die Anwesenheit des Monarchen und der Mitglieder des Allerhöchsten Kaiserhauses am Bord (im Boote) kennzeichnen (Detailbeschreibung s. S. 63).

Stander — in zwei Zungen gespaltene Kriegsflagge (s. Anciennetäts-, Commodore-Stander).

Stapel — schiefe Ebene, auf welcher Schiffe gebaut werden; ist mit Querbalken ausgestattet, auf welchen beim Stapellaufe der Schlitten gleitet.

Stapellauf, vom Stapel lassen — das fertige Schiff vom Land ins Wasser bringen, indem man es auf einen Schlitten hebt, der auf den Stapelschwellen gleiten gelassen wird. (Details s. S. 434).

stauen — Material ordentlich aufbewahren, an Ort und Stelle unterbringen.

stehendes Gut — (s. Gut) Stage, Wanten, Pardunen und Hanger.

Stehleik — die seitlichen Ränder eines Segels.

Stehling — außenbords aufgehängtes oder in die Takelage gehisstes horizontales Brett, für das Stehen und Sitzen arbeitender Mannschaft.

Stehprobe — kurze Erprobung aller mit Dampf betriebenen Maschinen vor dem Inseegehen eines Schiffes; die Bewegung der Hauptmaschine erfolgt, da das Schiff noch in seiner Vertäuung liegt, mit der gebotenen Vorsicht.

steifer Wind — sehr frisch wehender Wind.

steifes Schiff — Gegentheil von rank (s. d.).

Stengen — zur Verlängerung des Untermastes reihen sich an diesen zwei Rundhölzer: die Marsstenge, dann die Bramstenge.

Stengensahling — s. Sahling.

Stengenwindreep — starkes Tau zum Hissen und Streichen der Stengen (s. d.).

Steuer — (wie Ruder) als Abkürzung für Steuerruder gebraucht.

steuerbord — jene Schiffsseite, welche einem mit dem Gesichte gegen den Vordertheil des Schiffes gewandten Beschauer zur Rechten liegt.

Steuerbord-Division — alle mit ungeraden Rollennummern Betheilten; im engeren Sinne das 1. und 3. Quartier (s. d.).

Steuerbord-Halsen — der Wind fällt von steuerbord kommend auf die Segel.

Steuermeister — der rangälteste Unterofficier des Steuerdienstes eines Schiffes.

Steuerordonnanz — den Meldedienst versehender Matrose der Steuer-Specialität.

Steuerpinne — s. Pinne.

Steuerrad — ein vertical aufgestelltes Rad, mit welchem das Ruder bewegt wird; beim Handsteuer durch Auf- und Abwickeln des über die Welle des Rades geleiteten Steuerreeps (s. d.), beim Dampfsteuer durch Bethätigung der Steuermaschine.

Steuerreep — Kette oder Drahttau, überträgt die auf das Handsteuer oder durch die Steuermaschine ausgeübte Arbeitsleistung zur Pinne; bei langen Reepleitungen werden Stahlwellentransmissionen verwendet.

Steven (Vor-, Achter-) — an den Enden des Kieles emporragende das Schiffsgebäude begrenzende massive Rippen.

Stich — zu bestimmten Zwecken nach bestimmten Regeln gebildeter Tauknoten; im engeren Sinne bezeichnet

»Stich« eine leicht lösbare, »Knoten« eine bleibende Verknüpfung.

stop! — Halt! (halt ein!)

stoppen — festhalten; den Maschinengang abstellen.

Stopper — Vorrichtungen zum Festhalten von Ketten oder Tauen.

Stoßmatten — mit aufgedrehten Garnen benähte Segelleinwand; werden an den Raaen und Wanten angebracht, damit sich diese in angebrachter Stellung nicht gegenseitig scheuern.

Streichen der Flagge — s. Flagge.

Streichen eines Gegenstandes — denselben an einem Taue (einer Kette) herunterlassen; beim Streichen wirkt die Schwere des Gegenstandes, beim Einholen (s. d.) muss durch Zug nachgeholfen werden.

Streichen im Boote — in verkehrter Richtung rudern.

Strich — die Windrose wird nicht nur in 90°, sondern auch in 32 Striche getheilt (Benennung und Untertheilung derselben s. S. 366).

Strom — die Meeresströmung.

Stromversetzung — bei Bestimmung des Schiffsortes constatierte, durch die Meeresströmung bewirkte Abweichung von jenem (aus Cursen und zurückgelegten Distanzen berechenbaren) Orte, welcher bei Nichtvorhandensein dieser Strömung erreicht worden wäre.

Stropp — Tau- (oder Ketten-) Ring; wird Gegenständen umgelegt, an welchen ein Angriffs-(oder Befestigungs-)punkt für einen Flaschenzug oder einen Traghebel geschaffen werden soll.

Stückpforte — seitlicher Ausschnitt der Schiffswand zur Aufnahme der Mündung eines Geschützrohres.

Sturmklüver — das am Bugspriete befestigte, innerste Klüversegel.

stürzen, ein Tau — dasselbe gänzlich umwenden, so dass dessen Enden gegenseitig ihre Lage (Befestigung) wechseln.

Sturzsee — über das Schiff brandende Welle.

Südwester — knapp anliegender Regenhut mit breitem rückwärtigen Schirme.

Süßwasser — trinkbares Wasser (Gegensatz zum Salzwasser des Meeres).

T.

Takel; Talje — Flaschenzug.

Takelage — Sammelname für die gesammte Zurüstung, welche ein Schiff braucht, um sich mit Segeln fortbewegen zu können.

Tauchung eines Schiffes — in Metern ausgedrückter lothrechter Abstand der unteren Fläche des Kieles eines Schiffes von der Wasseroberfläche.

Tauwerk — alle Taue der Takelage.

tempieren — einstellen (den Torpedo für eine bestimmte Weglänge; das Shrapnel für die Distanz, nach deren Zurücklegung es explodieren soll).

Tender — kleineres Schiff, das einem anderen für bestimmte Zwecke zugetheilt ist; auch: kleine Schleppdampfer des Arsenals.

Thurmschiff — Panzerschiff, dessen schwere Geschütze in panzergeschützten Thürmen installiert sind.

Tiefgang — s. Tauchung.

todte See — Wellenbewegung des Meeres, welche nach dem Aufhören des erzeugenden Windes noch einige Zeit erhalten bleibt.

todtes Werk — über dem Meeresniveau befindlicher Theil des Schiffskörpers.

Tonnengehalt — Deplacement; Gewicht der vom Schiffe verdrängten Wassermasse.

Top — das obere Ende aller aufrechten Rundhölzer; speciell die Mastspitze.

toppen — die Raaen horizontal stellen.

Topenanten — Taue, welche vom Maste zu den Raanocken abwärts führen und zum Bewegen der Raaen um deren horizontale Achse dienen.

Topsegel — zwischen den Gaffeln der Pfahlmasten (s. d.) und deren Top auszuspannende dreieckige Segel.

Torpedo — unter Wasser schwimmender oder an einer Stange befestigter Sprengkörper zur Vernichtung feindlicher Schiffe, welcher eine bewegende Kraft mit sich führt (automobiler Torpedo), im anderen Fall an das Schiff gebrachtwird (Spieren-Torpedo); (unter Wasser festliegende Sprengkörper heißen Seeminen).

Torpedoboot — kleines schnellaufendes Fahrzeug, zur ausschließlichen Verwertung des automobilen Torpedos bestimmt.

Torpedodepotschiff — Mutterschiff der Torpedoboots-Abtheilungen, versorgt diese mit allem nöthigen Bedarfe.

Torpedofahrzeug — etwas größer als ein Torpedoboot (s. d.), mit ziemlich vielen Schnellfeuergeschützen bestückt; führt die eigenen Torpedoboote in den Kampf und bekämpft (jagt) fremde.

Torpedomeister — der rangälteste Torpedo-Unterofficier am Bord; auch im besonderen (im Meistercurse) herangebildeter höherer Torpedo-Unterofficier.

Torpedo-Officier — Vorsteher des Torpedo-Details am Bord, leitet den Torpedodienst, ordnet im Kampfe den Moment des Torpedo-Ausstoßens an.

Torpedoschiff — Kreuzer mittlerer Größe, mit leichter und mittlerer Schnellfeuer-Artillerie, Führerschiff der Torpedoboots-Abtheilungen.

Torpedo-Schutznetze — Netze aus Stahlringen, welche am Ende langer Spieren das Schiff umgeben und feindliche Torpedos auffangen.

Trabakel — gewöhnliche Art der Fischerfahrzeuge in der Adria.

treiben — Nichthalten des geworfenen Ankers, so dass das Schiff vom Winde verschoben wird. Das vom Winde bewirkte Getriebenwerden eines nicht verankerten Schiffes heißt »abtreiben«.

Treibanker — an einem Tau nachgeschleppte Last, welche bei Sturm (beim Lensen s. d.) das Heck des Schiffes gegen den Anprall hoher Wellen stützt, damit das Schiff nicht mit seiner eigenen Längsrichtung in jene des Wellenganges geworfen werde.

Trockendock — s. Dock.

Trosse — starkes Tau (für Verholarbeiten, Schleppen leichter Schiffe etc.). schwächer als die Pferdeleine (s d.).

Tunnel — schmaler Raum, durch den die Achse einer Schiffsschraube führt.

U.

über Bank — ein Thurmgeschütz feuert über Bank, wenn dessen Rohr über den oberen Rand des Panzerschutzes hinausragt.

über Bord — über die Schiffswand ins Meer (werfen, stürzen).

über Halsen wenden (gehen) — s. halsen.

übernehmen, die See — die Wellen überschütten den Schiffskörper.

über Stag wenden (gehen) — s. stagen.

umbrassen — die aufgebrassten Raaen zurückbrassen und über der anderen Bordseite wieder scharf anbrassen.

umlegen, das Steuer — das Steuer von einer Seite auf die andere drehen.

Umspringen des Windes — plötzliche Änderung der Windrichtung.

unklar — nicht bereit; nicht in Ordnung; verwickeltes Tau.

Untermast - der eigentliche Mast, an den sich die verlängernden Stengen reihen.

Unterraa — die unterste, dem Schiffsrumpfe nächstliegende Raa.

unter Segel setzen (gehen) — die Segel ausspannen und mit ihnen das Schiff in Bewegung setzen.

V.

verholen — das Schiff durch Ziehen an Tauen auf einen anderen Ort bringen.

verkatten, einen Anker — an einem im Grunde liegenden Anker einen zweiten anbringen, damit er sicherer halte.

verschärfter Wachdienst — wird mit 4stündigem Wechsel von der halben Schiffsbemannung versehen, damit genügend Ausluger, Bemannungen der Schnellfeuergeschütze und Projectoren zur Verhinderung von Überraschungen durch feindliche Torpedoboote vorhanden seien.

vertäuen — ein Schiff (Boot) im Hafen durch Anker, Anbinden an Bojen oder am Ufer festlegen.

Vertäuung — das Mittel, durch welches ein Schiff im Hafen festgelegt ist; z. B Anker mit der Kette, Kette und Pferdeleine an der Boje, Anker und Landfeste.

vier auf, vier ab — in nur zwei Reihen versehener vierstündiger Wachdienst.

vierkant gebrasst — auch: in Kreuz gebrasst; die (horizontal liegenden) Raaen stehen zur Kielrichtung senkrecht.

vierkant vertäut — das Schiff ist nach vier Richtungen festgelegt, z. B. zwischen vier Bojen, oder mit zwei Ankern vorne und zwei Landfesten achter.

vollbrassen — die Raaen brassen, bis der Wind die vorher backen (s. d.) oder killen (s. d.) Segel füllt.
Vollmast — mit Raasegeln ausgestatteter Mast.
Vollschiff — ein Schiff, welches auf allen drei Masten Raasegel besitzt
volltragendes Segel — vom Winde geblähtes Segel.
vom Stapel lassen (laufen) — s. Stapellauf.
Vor- — Vorsilbe zur Bezeichnung der Raaen, Stengen, Segel und Taue des Fockmastes (Ausnahmen hievon: alle auf die Unterraa und deren Segel bezughabenden, mit der Silbe »Fock-« gebildeten Namen, endlich Fockwanten, -Stage, -Rüsten und -Mast).
vor Anker gehen — den Anker fallen lassen.
vor dem Winde segeln — Wind- und Fahrtrichtung fallen überein.
vorderlastig — der Vordertheil des Schiffes besitzt einen zu großen Tiefgang.
vorholen, die Halsen der Untersegel — dieselben so weit als möglich anziehen.
vorholen, ein Boot — das Boot längs des Ufers (Schiffes) vorwärtsziehen.
vorne — auf dem Vordertheile des Schiffes.
„vorne rund!" — Commando für das Umbrassen des Vorquartiers (beim Stagen und Beidrehen).
Vorquartier — die Raasegel des Fockmastes
vorschoten, ein Segel — die Schoten (Schote) eines geschlossenen Raasegels (Gaffelsegels) anholen, bis dieses ausgebreitet ist.
vorspringender Winkel — taktische Formation; die Schiffe halten sich rechts und links seit- und rückwärts des Führerschiffes, so dass ihre Rangierungslinie einen Winkel bildet, in dessen Scheitel sich das Führerschiff befindet (als taktische Formation der Divisionen Keilordnung genannt).
Vorsteven — s. Steven.
vor Top und Takel laufen — das Schiff wird ohne Segel zu führen vom Winddrucke vorwärts getrieben.
vorwärmen — s anwärmen.

W.

Wache — vierstündiger Zeitabschnitt als normale Periode des Deckdienstes.
Wanten — starke Taue, welche den Untermasten und Stengen seitlichen Halt geben; Mars- und Unterwanten dienen gleichzeitig für das Auf- und Abentern, wozu sie mit Webeleinen (s. d.) versehen sind.
Wantensalut — Begrüßung einer Persönlichkeit durch symmetrisch auf den Luvwanten aufgestellte Mannschaft; ersetzt in See den Raaensalut (s. d.).
Wasseralarm — Maßnahmen zur Bekämpfung von Wassermassen, die durch ein Leck ins Schiff eindringen.
Wassergang — das Deck umgebende Rinne oder schiefe Begrenzungsfläche, welche das auf Deck befindliche Wasser zu den Speigatten leitet.
Wasserlinie — Abgrenzung der Meeresfläche an der Außenseite des Schiffsrumpfes.
Wasser machen — Wasser einschiffen.
Wasserstage — kräftige Ketten, welche das eigentliche Bugspriet mit dem Buge verbinden, somit gegen den Zug der Fockstage stützen.
Wasser ziehen — in das Schiff (Boot) dringt durch eine undichte Stelle Wasser ein.
Webeleinen — dünne Taue, welche quer über die Wanten (s. d.) gebunden werden und mit diesen Strickleitern für das Auf- und Abentern bilden
weben, die Wanten — die Webeleinen (s d.) an den Wanten befestigen.
Wechseln der Halsen — s. stagen, halsen.
wenden — die Fahrtrichtung ändern (s. auch halsen, stagen).
werpen — das Schiff an dem Wurfanker verholen (s. d.), welcher in einiger Entfernung vom Boot aus fallen gelassen wurde.
Widersee — die von einem Felsen (steilen Ufer etc.) zurückgeworfene Wellenbewegung des Meeres.
Wimpel — Signalflaggen, welche länger als breit sind.
Wimpel (der Commando-Wimpel) — sehr lange und schmale Flagge (Verhältnis 100 : 1), welche in Ermanglung eines anderen Rangabzeichens am Großtop (oder auf einem Stock am Bootsbuge) geführt wird; kennzeichnet das Kriegsschiff (den im

Boote anwesenden Schiffs-Commandanten).

Windfang — eisernes Rohr größeren Querschnittes, welches eine dem Winde zugewandte offene Haube trägt; durch das Rohr gelangt die aufgefangene frische Luft in tiefere Räume. Wenn die Haube dem Wind abgewandt ist, so strömt die Luft der unteren Räume durch den Windfang ab.

Windreep — kräftiges Tau für das Hissen und Streichen der Stengen

Windsegel — langer, weiter Schlauch aus Segelleinwand, welcher emporgehisst wird und als Windfang (s. d.) dient.

Wurfanker — leichter Anker, für provisorische Vertäuungen oder für das Werpen (s. d.) verwendbar.

Z.

Zutakelung — das zu einer Raa (Stenge, Segel etc.) gehörige Tauwerk.

Zwischendeck — Banjerdeck (s. d.).

zwischen Wind und Wasser — an der Wasserlinie.

DB
45
K6

DB 45 .K6 C.1
Unsere Kriegs-Marine.
Stanford University Libraries
3 6105 037 467 151

Stanford University Libraries
Stanford, California

Return this book on or before date due.

DEC 23
JUL - 1973
SEP 3 1976